recovery, applicando il meccanismo del *balance* che consente di traslare gli effetti economici, sia positivi che negativi, al secondo esercizio successivo a quello di riferimento.

L'abbassamento del livello tariffario praticato da ENAV nel biennio 2001-2002 per il traffico in rotta riflette il significativo balance positivo maturato sia nel 1999 che nel 2000.

La tariffa applicata nel 2003 al servizio di rotta fa segnare il consistente incremento del 17% rispetto all'anno precedente. A ciò hanno concorso varie cause, fra cui la già evidenziata previsione di minori UdS per il 2003, peraltro non confermata da dati rilevati nei primi mesi del corrente esercizio. Sul coefficiente di tariffazione ha inciso anche la previsione di crescita di alcune voci di costo incluse nel budget, in particolare la maggior contribuzione della quota di ammortamento (+35,7% rispetto al 2002, conseguenza dell'attivazione dei nuovi investimenti) ed il correlato incremento, in valore assoluto, del rendimento implicito del capitale investito (+22%), anch'esso parte integrante della tariffa. Per il 2003 la crescita dei costi del lavoro è stata stimata nei limiti fisiologici (+2,2%)

Nel quinquennio 1999-2003 l'andamento della tariffa di terminale (CTT) mantiene un trend più stabile rispetto a quella di rotta. Ciò è dovuto al vigente meccanismo di fissazione della tariffa che, in assenza di decretazione ministeriale richiesta per l'attivazione della tariffa effettiva, aggiorna annualmente il coefficiente applicato sulla base della rivalutazione attesa del metro monetario.

Servizi di meteorologia aeroportuale

Il servizio di meteorologia, di fondamentale importanza ai fini della *safety*, consiste nella osservazione e nel rilevamento dei dati di base per la fornitura delle previsioni meteo sugli aeroporti gestiti dall'ENAV. Viene offerto agli utenti aeronautici ed è remunerato tramite le tariffe applicate sul servizio di rotta e di terminale. I ricavi derivanti dalla fornitura di dati di archivio a committenti diversi dai vettori

aeronautici, peraltro di entità non rilevante, vengono portati in detrazione dei costi da imputare alla tariffe.

Servizi di informazioni aeronautiche

Il servizio di informazioni aeronautiche consiste nella fornitura di informazioni di carattere operativo (Notam), relative alle radioassistenze, agli aerodromi etc., e sono normalmente disponibili anche presso gli uffici aeroportuali (A.R.O.). Anche questo servizio viene remunerato tramite le tariffe di rotta e di terminale. Le medesime informazioni, unitamente alla cartografia aeronautica, vengono inoltre pubblicate in accordo alla normativa internazionale (AIP, AIC). I ricavi derivanti dalle pubblicazioni aeronautiche, peraltro di entità non rilevante, vengono portati in detrazione dei costi da imputare alle tariffe di rotta e di terminale.

Servizi di telecomunicazioni aeronautiche

Il servizio di telecomunicazioni aeronautiche è basato sulla comunicazione di informazioni agli aeromobili in volo quando ritenuto necessario dagli enti di controllo o su richiesta dei naviganti. Si avvale del sistema di rete fissa e di quella mobile (comunicazione Terra/Bordo/Terra) e viene remunerato con le vigenti tariffe di rotta e di terminale.

Servizi di radio-navigazione e radio diffusione

Il servizio radio diffusione è caratterizzato dalla messa a disposizione di informazioni metereologiche e di carattere operativo riferite alle radioassistenze ed agli aerodromi. Il servizio di radio-navigazione è rappresentato dall'insieme dei sistemi per la navigazione sia in rotta che per l'arrivo e partenza dagli aeroporti serviti di radiodiffusione. Anche il costo di tale servizio rientra nella tariffazione di rotta e di terminale.

Servizio di radiomisure

Il servizio di radiomisure consiste nell'omologazione e nella periodica calibrazione in volo degli impianti di radio assistenza e degli aiuti visivi e luminosi per l'atterraggio (AVL). Per i controlli sugli apparati di proprietà ENAV il servizio viene remunerato con le tariffe di rotta e di terminale. I ricavi conseguiti da altri committenti, peraltro di entità non rilevante, vengono detratti dai costi da imputare alle tariffe. Nell'anno 2002 per l'attività di radiomisure sono state effettuate n. 1870 ore di utilizzo degli aeromobili attrezzati, distribuite in: attività istituzionale per ENAV (n. 1494 ore volo); attività svolta per conto AMI (n. 343 ore volo); attività svolta per altri committenti (n. 33 ore volo).

3 - Il perseguimento della efficienza gestionale

Con la trasformazione dell'ENAV in SpA il Parlamento ha deciso che l'attività di assistenza al volo venisse organizzata secondo le regole delle imprese operanti in ambito privatistico, pur nel rispetto del principio del *cost recovery* a cui si affidano tutti i *providers* del settore dell'assistenza alla navigazione area.

Nel corso del 2002 tale primario obiettivo è stato perseguito mediante interventi mirati a conseguire:

a) lo studio di una nuova *policy* per il sistema di qualità e per il rafforzamento delle procedure e dei sistemi utili al monitoraggio della performance in materia di sicurezza (*safety*), di ritardi e di *capacity;*

b) la messa a punto del processo per la definizione delle esigenze di investimento e per la gestione degli stessi;

c) il controllo dei costi della gestione caratteristica, attraverso la implementazione di un coerente modello organizzativo aziendale.

3.1 - La qualità e sicurezza (safety)

È stato definito un nuovo processo di classificazione dei rischi e di monitoraggio della performance operativa che ha migliorato ulteriormente alcuni pilastri a garanzia del livello di sicurezza. Il processo di monitoraggio si è altresì arricchito di nuovi strumenti di reportistica, giornaliera e mensile, e sono stati introdotti nuovi presidi per il miglioramento della *safety* e per ridurre i tempi di analisi delle cause che in passato hanno determinato eventi o casi di ridotta separazione tra aeromobili *("airprox")*.

Nel corso del 2002 sono stati processati circa n.950 eventi i cui risultati hanno confermato che, da un punto di vista statistico, l'Italia produce valori di sicurezza ampiamente al di sotto dei limiti riportati dalle statistiche europee. Tenuto conto che tali valori sono il risultato di statistiche a posteriori, e che come obiettivo europeo è prevista per il 2004 l'introduzione di un valore di riferimento a priori, si è posta la massima attenzione per acquisire e consolidare le conoscenze utili a porre in essere una politica di sicurezza preventiva, che dall'analisi degli eventi e dalle loro interrelazioni con le situazioni operative e tecnologiche, tragga i modelli di raccomandazione atti a ridurre i rischi connessi alla navigazione aerea. In tale senso sono state acquisite le metodologie TOKAY (Eurocontrol) per la valutazione degli eventi; sono stati promossi corsi di formazione per Safety Manager; e si è contribuito alla valutazione delle raccomandazioni per la sicurezza contenute nei nuovi documenti ESARR's (n.2, n.3, n.4 ,n.5 e n.6). ENAV sta, quindi, predisponendo un documento programmatico per la sicurezza del volo (*safety policy*) a fronte degli obblighi derivanti dal recepimento delle ESARR's da parte governativa.

In considerazione del fatto che la realizzazione di un sistema di qualità è propedeutica alla costituzione di un analogo sistema di sicurezza preventiva (Safety Management System), è stata avviata una intensa attività tesa a diffondere, in ambito aziendale, la cultura della qualità. Ciò in piena armonia a quanto sarà reso obbligatorio dai regolamenti comunitari di cui sono in corso le elaborazioni e che rappresentano il modo univoco europeo di interpretare le ESARRs.

Le prime attività per l'introduzione dei criteri di qualità sono state rivolte alla certificazione di qualità (ISO 9001:2000) dell'ACC di Ciampino, già ottenuta, ed alla predisposizione della certificazione del servizio di AIS (Servizio di Informazioni Aeronautiche).

3.2 – Investimenti

Alla fine del primo semestre del 2002 è stato predisposto un piano triennale 2002-2004 di investimenti per complessivi 780 milioni di euro (cfr. tabella n. 6), di cui 738 milioni nello specifico settore del traffico aereo. Detti investimenti sono stati avviati prevalentemente mediante gare pubbliche secondo le procedure previste dalla normativa europea. Questa generalizzata impostazione, se da un lato ha rallentato inizialmente i tempi per la contrattualizzazione dei progetti previsti per il 2002, dall'altro ha consentito di elevare il livello di trasparenza, premessa indispensabile per poter attivare forme di finanziamento esterno messe a disposizione da organismi europei.

Tav. n.6 **PIANO INVESTIMENTI 2002-2004**

importi in euro

TTORI DI DESTINAZIONE	2002	2003	2004
COMUNICAZIONI	60.260.000	35.200.000	40.100.000
NAVIGAZIONE	69.263.000	19.100.000	28.800.000
SORVEGLIANZA	40.565.000	18.900.000	25.600.000
SISTEMI ATM	6.100.000	2.900.000	22.600.000
INFRASTRUTTURE	39.730.000	37.700.000	45.785.000
METEOROLOGIA	21.500.000	10.898.000	16.700.000
INFORMAZIONI AERONAUTICHE	-	300.000	1.500.000
LOGISTICA	13.000.000	10.000.000	3.900.000
SISTEMI DI SUPPORTO ATM	12.000.000	3.300.000	4.400.000
RICERCA E SVILUPPO	23.100.000	75.000.000	50.000.000
Investimenti Servizo Traffico reo	285.518.000	213.298.000	239.385.000
SERVIZI GENERALI	2.729.000	3.000.000	1.000.000
ADDESTRAMENTO	11.743.000	3.486.000	4.000.000
ERP (SIST. INFORMATIVO AZ.LE)	5.010.000	5.216.000	5.615.000
nvestimenti gestionali	19.482.000	11.702.000	10.615.000
TOTALE PER ANNO	305.000.000	225.000.000	250.000.000

(*) escluso progetto italo-francese *Fight Data Processing*

I progetti sono stati programmati avendo presente l'obiettivo prioritario di identificazione degli apparati operativi bisognosi di aggiornamenti tecnologici e delle strutture aeroportuali che necessitano di ammodernamento, anche con iniziative coordinate al fine di evitare eccessivi prolungamenti delle aperture dei cantieri nei siti operativi.

Nel corso dell'esercizio 2002 sono stati assunti formali impegni contrattuali, pari a circa 140 milioni di euro, per nuovi progetti di investimento (di cui oltre 70 milioni relativo al *Flight Data Processing* in compartecipazione con la omologa DNA francese) ed a fine 2002 l'iter amministrativo era in corso per un complessivo ulteriore controvalore di 70 milioni di euro la cui definitiva contrattualizzazione è prevista nel corrente esercizio.

Nel contempo, più penetranti interventi nei comparti tecnico-aministrativo della Società hanno consentito di accelerare le procedure per la conclusione di progetti avviati nei precedenti esercizi e che alla data del 31 dicembre 2001 non erano ancora stati completati (456 milioni di euro). In particolare, nel corso del 2002 sono stati resi operativi apparati per un ammontare di 370 milioni di euro (con una lievitazione in bilancio della voce di "impianti e macchinari" pari a +61% rispetto all'esercizio 2001) e di "fabbricati" per 26 milioni di euro (+26% rispetto all'ammontare della voce di bilancio alla fine dell'esercizio 2001).

Di seguito vengono riportate le più significative iniziative avviate o completate nel 2002 nei vari settori in cui è articolato il servizio del traffico aereo.

Nel settore comunicazioni è stato/a

- completato il programma di canalizzazione delle frequenze Terra-Bordo-Terra (VHF) a 8,33 KHz che consente di aumentare la capacità di gestione tecnica, riducendo le problematiche connesse con le interferenze dei "canali voce";
- dispiegata, e quasi del tutto completata, la rete ISDN nazionale per i collegamenti in fonia e dati, con possibilità di "back up" anche per i collegamenti operativi non di priorità 1 (non "real time");

Nel settore navigazione è stato/a

- realizzato il sistema di monitoraggio AVL per gli aeroporti di Bologna e Ronchi dei Legionari mirati a ridurre i tempi di risposta in caso di malfunzionamenti delle luci pista;
- avviato il programma nazionale di adeguamento della segnaletica verticale (circa 20 aeroporti) nonché di rifacimento dell'impianto AVL dell'aeroporto di Napoli;

Nel settore sorveglianza è stato/a

- attivato il radar di superficie (SMR) sull'aeroporto di Linate e su quello di Malpensa, che consentono di rilevare tutti i movimenti a terra di aeromobili e veicoli sull'area di manovra aeroportuale anche in caso di ridotta visibilità, permettendo all'ENAC di emettere l'ordinanza per l'aumento della capacità aeroportuale nelle predette difficili condizioni di operatività (in data 7 ottobre 2002);
- completata la realizzazione del nuovo radar di superficie (SMR) e del rilevamento veicoli tramite GPS per l'aeroporto di Bologna;
- avviato il programma per l'approvvigionamento di radar di superficie (SMR) per gli aeroporti di Venezia Tessera e Torino Caselle;
- collaudato il radar di superficie (SMR) dell'aeroporto di Roma Fiumicino;
- attivata la nuova sala di avvicinamento (APP) e di torre per gli aeroporti di Napoli e di Bologna;

Nel settore infrastrutture è stato/a

- realizzato il blocco tecnico per gli uffici e l'A.R.O. degli aeroporti di Napoli, di Bologna, di Alghero, di Bolzano e di Olbia;
- completata la sopraelevazione del fabbricato per il nuovo ACC di Milano ed il relativo allestimento della sala operativa.

Nel settore ATM (Air Traffic Management) è stato

- avviato il progetto italo-francese per lo sviluppo del nuovo sistema FDP (*Flight Data Processing*) che integra i dati di traiettoria, desunti dalle rotte dei piani di volo, con i dati radar indicativi della posizione reale degli aeromobili e ricalcola,

fra l'altro, l'evoluzione delle traiettorie ad ogni variazione prodotta dagli ordini dei controllori;

- realizzato il coordinamento automatico fra l'aeroporto di Napoli e l' ACC di competenza per la presentazione integrata dei dati ATC (Radar/FDP) e delle informazioni di supporto (Notam, info meteo, slots, ecc.), prima fase del programma di automazione operativa che prevede l'analogo collegamento fra ciascun ACC con i propri aeroporti di riferimento;
- completato il programma RVSM (Reduced Vertical Separation Minima) che consente un significativo incremento della capacità dello spazio aereo;
- aggiornato, con tecnologia di tipo *open*, il sistema Flight Data Processing degli ACC di Padova e di Brindisi

Nel settore meteorologia è stato

- ammodernato il sistema di rilevazione dati meteo negli aeroporti di Bolzano ed Alghero.

3.3 - *Ricerca e sviluppo*

Relativamente all' attività di ricerca e sviluppo, ai sensi dell'art. 2428 Codice Civile, si precisa che è proseguito il progetto denominato Mediterranean Free Flight (MFF) - avviato nel 2000 in ambito Eurocontrol e della durata di circa 5 anni - nell'ambito del quale ENAV ha assunto una posizione leader a livello europeo. Questo programma si prefigge di determinare procedure adeguate per il volo nelle modalità 'free routing' e 'free flight', con riferimento sia ai servizi di terra che alla corrispondente avionica installata a bordo. Il programma prevede una prima fase durante la quale verranno definiti concetti, requisiti e procedure, ed una seconda fase durante la quale questi saranno testati e validati con l'ausilio di simulazioni, in "fast" e in "real time", e di prove in volo utilizzando velivoli equipaggiati con avionica adeguata al "free flight".

Inoltre, è in fase di avanzata implementazione il sistema "Ground Based Augmentation System" (GBAS) per avvicinamenti in Cat.1. Il programma, avviato

nel 2001, ha quasi completato la fase di fornitura e di installazione dei necessari apparati. Il nuovo sistema consentirà di sviluppare procedure di avvicinamento strumentale sugli aeroporti, tali da evitare, per quanto possibile, il sorvolo dei centri abitati. Il completamento del programma è previsto entro la fine del 2003.

Per quanto concerne, invece, il programma Galileo – come noto sviluppato nell'ambito del GNSS di seconda generazione e promosso dalla Comunità Europea e dal Parlamento Europeo-, l'iniziale indirizzo impostato alla cogestione del progetto fra ENAV e ASI è stato recentemente rivisto (Consiglio dei Ministri dei Trasporti UE del 26/3/2002) a favore di un maggiore coinvolgimento, con un ruolo di diretta responsabilità nel coordinamento dell'intero progetto, dell'ASI in qualità di rappresentante dello Stato italiano nell'E.S.A.. In particolare, con l'approvazione della Joint Undertaking (Impresa Comune) fra Commissione Europea ed ESA, sono stati esclusi tutti gli altri soggetti e, pertanto, è venuta meno la possibilità per ENAV di far valere la propria candidatura per la gestione del Centro di Controllo della Costellazione Galileo, da ubicarsi in territorio italiano. Conseguentemente, ENAV ha adeguato i propri comportamenti in coerenza con tale revisione di indirizzo e, nel contempo, ha interessato i soggetti erogatori dei finanziamenti destinati alla copertura del progetto in questione.

L'ENAV rimane tuttora impegnata a finanziare il completamento del progetto GNSS-1 dell' E.S.A. - denominato EGNOS.

Nel corso del precedente esercizio non sono stati avviati nuovi e significativi progetti, in considerazione dell'importanza dei precedenti.

3.4 - Controllo dei costi

Il particolare e difficile momento che sta attraversando il settore dell'aviazione commerciale impone agli erogatori del servizio di assistenza al volo ogni possibile azione mirata ad elevare il proprio livello di efficienza e favorire così il contenimento della crescita delle tariffe.

Nel corso del 2002 il contenimento dei costi è stato posto come obiettivo fondamentale, sia nel definire gli interventi correttivi mirati ad adeguare il funzionamento della struttura organizzativa dell'ENAV a quello tipico di una società per azioni, sia nell'elaborazione degli aggregati del budget per il 2003. Sono stati fissati obiettivi intermedi da perseguire, in particolare quello di aumentare la produttività complessiva; quello di definire un adeguato sistema dei controlli; quello di individuare efficaci livelli di coordinamento e di riporto fra le diverse funzioni aziendali.

Quanto all'obiettivo di migliorare la produttività del lavoro, sono state individuate linee di azione miranti a:

- favorire la crescita dei livelli di specializzazione professionale, soprattutto nelle aree di supporto all'attività operativa, quali la funzione tecnica, quella amministrativa e quella di controllo;
- semplificare le procedure interne, al fine di eliminare tutte quelle fasi ritenute ormai ridondanti in uno schema organizzativo supportato da procedure informatizzate e mirato ad ottimizzare la variabile tempo;
- definire un più efficace rapporto con le organizzazioni sindacali.

Particolare attenzione è stata posta alla problematica dei controlli interni. Tenuto conto del contesto organizzativo stratificatosi nel tempo si è proceduto a fissare i criteri cardine su cui impostare il nuovo sistema dei controlli. In particolare si è proceduto con:

- l'introduzione generalizzata degli strumenti di controllo nei settori amministrativi e tecnici, sia quelli cosiddetti di primo e di secondo livello che quelli di natura ispettiva;
- il monitoraggio delle fasi che costituiscono l'iter formativo delle decisioni di spesa e delle fasi amministrative e tecniche ad esse successive, al fine di verificare la correttezza dei comportamenti, ma soprattutto il rispetto dei tempi di attuazione dei progetti.

Nel corso del 2002 sono state poste le premesse, infine, per l'ottimizzazione delle funzioni di indirizzo e di supporto specialistico che la sede centrale deve svolgere nei confronti dei siti operativi periferici; per l'individuazione dei livelli di autonomia gestionale delegati alle unità periferiche; per il superamento delle ridondanze funzionali e per la corretta definizione dei livelli di responsabilità connesse sia alle problematiche operative della navigazione aerea, sia a quelle a presidio di un corretto e rigoroso controllo del processo di spesa.

3.5 - *Organizzazione e sistemi informativi*

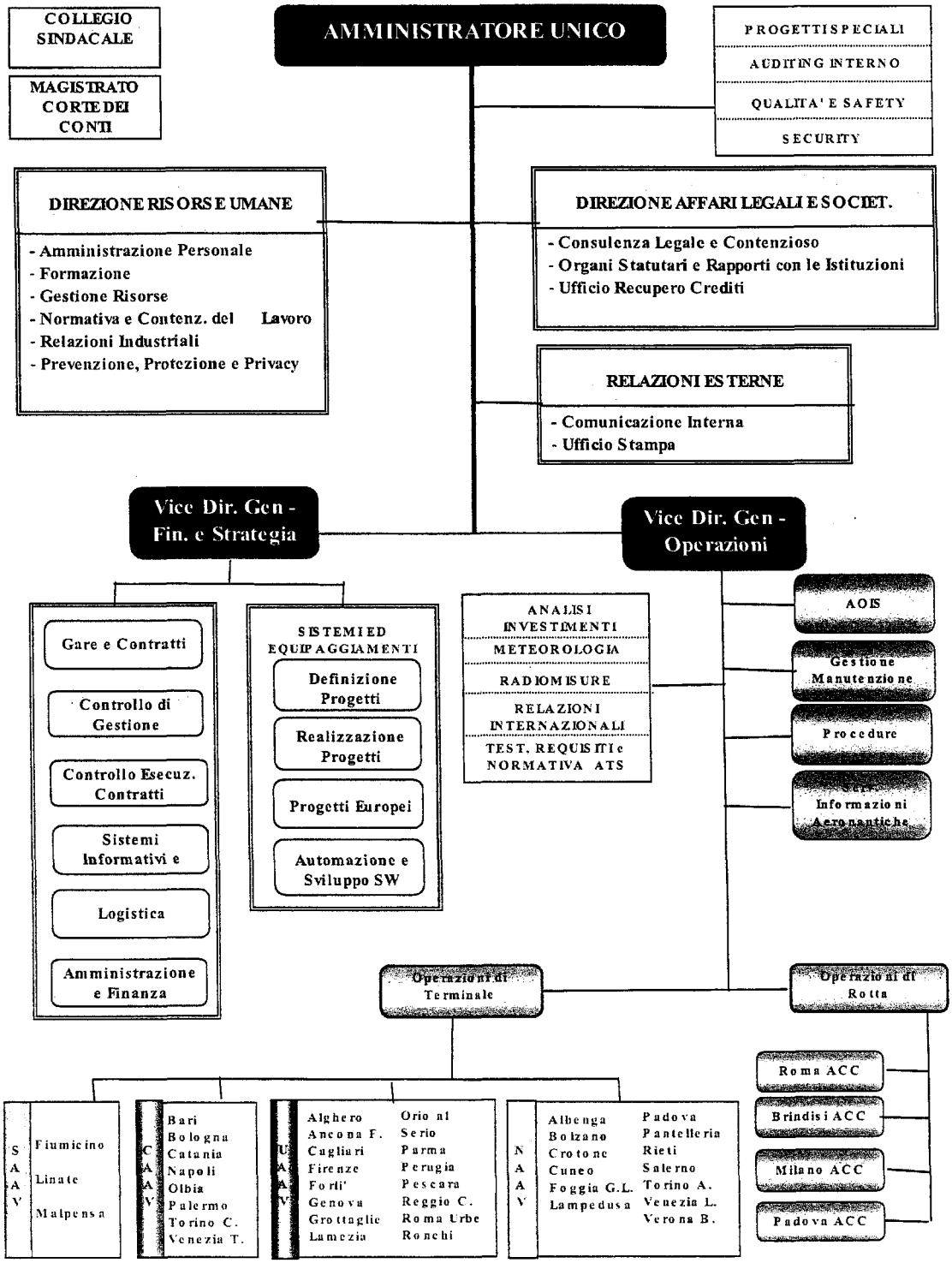
Nel corso del 2002 si è proceduto a modellare l'organizzazione aziendale nell'ottica di configurare un assetto rispondente alle finalità gestionali tipiche di una società per azioni. Attraverso progressivi adeguamenti si è giunti a definire l'assetto organizzativo, riferiti alla sede centrale ed ai siti periferici, coerente con gli obiettivi della Società (l'organigramma aziendale è riportato nella tav. 7). La struttura centrale è stata semplificata e raggruppata in tre macro aree coordinate da specifiche posizioni di vertice:

- area di governo delle risorse e di attivazione dei controlli, direttamente subordinata all'organo amministrativo (operante pertanto anche con limitate funzioni esecutive);
- area operativa, dedicata allo svolgimento dei compiti istituzionali (controllo traffico aereo) ed organizzata sotto la responsabilità della vice direzione generale operazioni;
- area tecnica, amministrativa e finanziaria, organizzata per la gestione unitaria del processo di approvvigionamento, sia ordinario che strutturale, raggruppata sotto la vice direzione generale finanza e strategia.

Tav. n. 7

Marzo 2003

ENAV S.p.A. - Organizzazione



La struttura periferica è stata riclassificata secondo criteri di complessità correlati sia al tipo di servizio erogato (ATC o AFIS) che al volume di traffico gestito. I siti aeroportuali sono stati inoltre collegati direttamente alle unità centrali di coordinamento, sia operative che tecnico-amministrative, eliminando l'interposizione di strutture intermedie, quali le gestioni regionali, ritenute non più rispondenti alle esigenze funzionali.

In particolare, gli aeroporti sono stati riclassificati in:

- SAAV (Sistema Aeroportuale Assistenza al Volo)
- CAAV (Centro Aeroportuale Assistenza al Volo)
- UAAV (Unità Aeroportuale Assistenza al Volo)
- NAAV (Nucleo Aeroportuale Assistenza al Volo)

Nel corso dell'esercizio l'Organizzazione Sistemi è stata oggetto di significativi interventi, nell'ambito del processo di riorganizzazione iniziato da tempo ed accelerato nel decorso esercizio nell'intento di dotare ENAV di una struttura organizzativa con caratteristiche di efficienza e coerenti con le esigenze di una impresa privata di alto livello qualitativo.

È proseguita con grande attenzione l'implementazione del sistema informatico aziendale (ERP); sono già operativi i moduli di Contabilità Generale, Fornitori, Clienti, Tesoreria, Budgeting, e sono in corso di realizzazione i moduli per la gestione degli inventari relativi ai cespiti ed al magazzino delle parti di ricambio. La successiva fase di automazione prevede l'abilitazione dei siti periferici aziendali all'uso diretto del sistema ERP. In tal modo la sede centrale potrà meglio svolgere le proprie prerogative di coordinamento manageriale, di definizione degli standard di processo, di supporto specialistico e di attivazione dei controlli di linea.

3.6 - Risorse umane

Al 31.12.2002 l'organico della Società risulta di n.3.397 unità, con un incremento di n.27 risorse rispetto alla corrispondente data del 2001. In termini di consistenza

media nel 2002 si è registrato un incremento del 4% della forza lavoro rispetto all'anno precedente (dalle 3.280 unità del 2001 alle 3.416 del 2002).

Nel 2002 è stato avviato un piano complessivo di verifica degli standard professionali che ha interessato inizialmente i livelli dirigenziali e che nel 2003 verrà esteso ai livelli intermedi di inquadramento. E' altresì programmata l'implementazione di opportune metodologie finalizzate a conoscere e valutare competenze e professionalità delle risorse interne.

Nel mese di dicembre è stata avviata una ricerca di personale, da destinare alla professione del *Controllore del Traffico Aereo,* indirizzata a candidati residenti nelle regioni italiane del Nord-Est. Tale ricerca nasce dall'esigenza di selezionare dei candidati da inserire, dopo l'iter formativo di 15 mesi, nelle sedi aeroportuali in cui è stata individuata l'esigenza di programmare un incremento dell'organico.

Nel corso del 2002 e nel primo trimestre del 2003 sono stati raggiunti specifici accordi con le Organizzazioni Sindacali Nazionali in merito alla definizione di quelle norme contrattuali che non avevano ancora trovato attuazione in applicazione di quanto definito nel Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 1998-2001. Le argomentazione sono riconducibili essenzialmente ai seguenti elementi :

- definizione dei nuovi lay-out per ogni singolo impianto ed alle relative turnazioni (cosiddetto "efficientamento" o "standardizzazione");
- polizza sanitaria per il personale dipendente;
- previdenza integrativa con l'adesione al relativo fondo (Prevaer);
- nuovo ordinamento professionale;
- nuovi criteri di produttività;
- riforma degli istituti retributivi.

Dopo una pausa iniziata alla fine del 2001, a partire dall'accordo del 25 giugno 2002 sono state ristabilite normali relazioni industriali con l'ampio quadro sindacale costituito da 13 OO.SS.NN. ed è stato delineato un percorso per giungere alle conclusioni delle cosiddette "code contrattuali".

Negli ultimi 8 mesi sono stati sottoscritti n. 8 specifici accordi con le OO.SS.NN. (CGIL, CISL, UIL, ASSIVOLO QUADRI) rappresentanti il 52% degli iscritti

ENAV. La percentuale di adesione sarebbe stata ben più elevata (circa il 70%) se altre rappresentanze sindacali non avessero ritirato la propria adesione dopo aver sottoscritto i precedenti accordi del 25 giugno e del 7 dicembre 2002.

Le principali innovazioni realizzate con i suddetti accordi, sono state:

- l'efficientamento delle condizioni di impiego del personale attraverso il cambiamento di tutti i turni degli impianti e la riduzione del fabbisogno di oltre il 15%. In particolare, sono stati conseguiti risultati specifici relativamente:
  1. alla standardizzazione delle condizioni di impiego del personale tra i vari impianti;
  2. all'aumento delle presenze del personale nelle ore di maggior traffico diurne dando in tal modo più rilievo alla formazione ed alla qualità;
  3. all'abbattimento significativo dello straordinario e delle prestazioni aggiuntive (20% almeno, già dal 2003)
- il nuovo inquadramento e le innovazioni sui sistemi retributivi. In particolare, sono stati previsti nuovi e più mirati sviluppi professionali per il personale nonché le diversificazioni nel trattamento economico dei quadri e la diversa distribuzione di significative quote di massa salariale quale il premio di sede; in particolare questi ultimi nuovi assetti hanno consentito il superamento dell'attuale appiattimento retributivo.

3.7 – Formazione

Continua l'attività di addestramento dei controllori di volo con l'intento di migliorare ulteriormente il già elevato livello qualitativo ed è in corso di avviamento una analoga iniziativa che riguarda gli addetti alle funzioni amministrative e di controllo.

E' stata, infatti, data continuità all'attività formativa dei Controllori di Volo (CTA) e degli Esperti di Assistenza al Volo (EAV), al fine di soddisfare le richieste rappresentate dalla linea operativa. Per tale personale sono state erogate oltre n.10.000 ore di formazione in relazione alle diverse tipologie professionali. In questo ambito sono stati sperimentati nuovi criteri formativi imperniati su specifici moduli didattici. Tali moduli sono intervallati da periodi di "tirocinio" durante i quali gli allievi controllori di volo vengono inviati presso le sedi operative periferiche.

Sono state, inoltre, erogate n.4.954 ore per il perfezionamento della lingua inglese, n.560 ore per corsi di informatica e n.300 ore per tematiche di contenuto amministrativo. Come già anticipato, è allo studio un programma di training del personale amministrativo, contabile e di controllo, costituendo il miglioramento professionale degli addetti una delle priorità gestionali.

4 - Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti, sottoposte al controllo della controllante

Le nostre partecipazioni, esposte in bilancio per un importo di Euro 723.082. si riferiscono alle seguenti società:

Denominazione	Fondo di dotazione	% posseduta	Valore nominale (in migliaia)	Valore di bilancio (in migliaia)
Consorzio SICTA	1.032.914	60%	619.748	704.900
ESSP GEIE	100.000	18,182%	18.182	18.182

Consorzio SICTA (Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo)

Il Consorzio SICTA (fondo consortile pari a 1.174.800 euro) ha continuato a svolgere molteplici attività nel campo della ricerca e sperimentazione in ambito ATM (Air Traffic Management) e CNS (Comunication and Navigation System) collaborando con i principali Enti di ricerca europei ed acquisendo uno specifico e riconosciuto know how nel settore di riferimento.

E' stata modificata la composizione del Comitato Direttivo del Consorzio per tener conto dell'avvenuta acquisizione della maggioranza delle quote del fondo consortile (pari al 60% delle quote dopo aver sottoscritto un aumento di capitale riservato ad Enav SpA, nella prima parte del 2002; Alenia Marconi Systems rimane detentore del