programma e di servizio con Enac e Enav SpA e l'approvazione delle tariffe.

d) La determinazione delle tariffe

Semplificando molto la normativa in vigore (l. n. 411/77, in particolare la l. n. 160/89), la misura delle due tariffe unitarie applicate da Enav per i propri servizi di assistenza alla navigazione aerea di sorvolo dello spazio aereo nazionale da parte di aeromobili nazionali ed internazionali (tariffe di rotta) e per lo scalo negli aeroporti nazionali (tariffe di terminale) derivano dal risultato matematico del rapporto fra i costi sostenuti nell'anno per detti servizi e il numero totale delle unità di servizio prodotte (cioè la quantità del traffico aereo assistito).

La tariffa unitaria così sinteticamente definita è, però, quella individuata in sede di bilancio preventivo (budget), dato che i costi e il numero delle prestazioni offerte possono essere conosciuti nel loro esatto ammontare solo a chiusura dell'anno (solare) di riferimento.

La tariffa applicata a partire dal 1° gennaio dell'anno "n" è, pertanto, una tariffa provvisoria calcolata su base previsionale da Enav e "decretata" (cioè approvata, con la conseguente autorizzazione alla riscossione) da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la difesa e dell'economia e tesoro.

Al fine di evitare, da un lato, eccessive discrasie fra i valori delle unità tariffarie (meglio definiti dalla legge coefficienti unitari di tassazione: CUT per i servizi di assistenza in rotta e CTT per quelli di terminale) previste e quelle consuntivate e, dall'altro, favorire la loro regolare applicazione dal 1° gennaio dell'anno di riferimento, sono

necessarie una previsione budgetaria corretta e affidabile ed una tempestiva approvazione da parte dei Ministeri vigilanti.

La contemporanea presenza di questi due requisiti ha, infatti, effetti diretti nella riscossione delle tariffe che possono incidere in misura rilevante, sia nei bilanci del creditore (Enav) che in quelli del debitore (compagnia aerea).

Purtroppo, come può constatarsi dai due prospetti seguenti, entrambe le operazioni, cioè quella di una previsione del coefficiente unitario di tassazione vicina al dato consuntivato e della tempestività dell'approvazione delle tariffe, sono state deficitarie.

La sproporzione fra il dato di previsione e quello di consuntivo è decisamente rilevante per l'unità tariffaria di rotta (CUT) che mostra negli ultimi dieci anni un forte divario per eccesso (sopravalutazione e/o sottovalutazione dei costi del traffico) fino alla trasformazione di Enav in SpA (2000) e per difetto (sottovalutazione dei costi e/o sopravalutazione del traffico aereo) nel 2001 e 2002, anni sui quali ha, peraltro, inciso negativamente la riduzione dei voli a causa dell'evento dell'11 settembre 2001 (cfr. prospetto 1).

Prospetto 1

ANNO	TARIFFA DI ROTTA		TARIFFA DI TERMINALE		
	CUT Consuntivato	**CUT Applicato**	**CTT Consuntivato**	**CTT voli intern.li**	**CTT voli naz.li****
1996	91.133,28	98.294,56	2.498,02	2.905,42	1.452,71
1997	103.059,09	125.276,08	2.850,73	2.670,24	1.335,12
1998	119.230,64	124.462,93	2.487,75	3.034,38	1.517,19
*1999	56,87	64,95	2,74	2,92	1,46
*2000	58,69	63,33	2,71	2,99	1,50
*2001	61,22	56,26	2,87	3,05	1,53
*2002	59,43	57,94	3,03	3,10	1,55
*2003	n.d.	67,99	3,14	3,36	1,68
*2004	n.d.	68,30	n.d.	2,97	1,49
*2005	n.d.	69,39	n.d.	2,97	2,97

* Valori in euro

** Ai sensi dell'art. 5, l. n. 160/89 la tariffa di terminale dei voli nazionali è ridotta del 50% e la copertura del restante 50% è a carico dello Stato quale onere sociale.

Altro fenomeno di non trascurabile rilevanza economica è quello del ritardo della "decretazione" ministeriale della tariffa applicabile che ha fatto registrare negli ultimi anni dati preoccupanti, facilmente evidenziabili nel prospetto 2 sottoriportato.

Tempi di approvazione dei Coefficienti di Tariffazione

Prospetto 2

ANNO	CUT		CTT	
	data delibera ENAV	**data pubbl. G.U. del D.M.**	**data delibera ENAV**	**data pubbl. G.U. del D.M.**
1994	29/10/1993	31/12/1993	29/10/1993	31/12/1993
1995	02/12/1994	25/02/1995	02/12/1994	07/06/1995
1996	20/12/1995	15/05/1996	20/12/1995	14/11/1996
1997	25/10/1996	29/01/1997	25/10/1996	13/09/1997
1998	27/11/1997	14/10/1998	27/11/1997	16/02/1999
1999	17/12/1998	02/10/2000	17/12/1998	12/07/2000
2000	11/11/1999	25/06/2001	11/11/1999	13/03/2001
2001	07/11/2000	n.d.	07/11/2000	n.d.
2002	02/12/2002	n.d.	02/12/2002	n.d.
2003	02/12/2002	n.d.	02/12/2002	11/02/2005
2004	30/10/2003	n.d.	30/10/2003	11/02/2005
2005	16/11/2004	n.d.	16/11/2004	n.d.

Nell'ultimo biennio di Enav quale ente pubblico economico (1999-2000) la decretazione ministeriale è stata adottata a distanza di quasi due anni, mentre dal momento della sua trasformazione in S.p.A. l'autorizzazione ministeriale o non è intervenuta (2001-2002) o è stata acquisita in sanatoria (2003-2004).

Anche la discrasia temporale nell'approvazione delle due tariffe non è di poco momento, specialmente per quanto riguarda quella di terminale (CTT). Infatti, mentre l'errata valutazione del valore previsionale della tariffa di rotta (CUT) o la sua non tempestiva approvazione da parte dei Ministeri vigilanti, pur influendo sulla misura della tariffa applicata e sui tempi della sua applicazione (nel corso dell'anno di riferimento) non incide sulle reali posizioni creditorie (di Enav) e debitorie (delle compagnie aeree) quali accertate in sede consuntiva, dato che, attraverso il meccanismo del "balance" - cioè della compensazione (a credito o a debito) delle tariffe praticate rispetto a quelle che avrebbero dovuto essere esattamente adottate in virtù delle risultanze a consuntivo del valore del rapporto costi/unità di servizio - lo stesso strumento di compensazione contabile finanziaria fra Enav e le compagnie aeree non è previsto normativamente per la tariffa di terminale (CTT), ma soltanto una compensazione fra Enav e Stato con riflessi che possono essere finanziariamente negativi o per le compagnie aeree (nel caso in cui sia stata applicata una tariffa superiore a quella scaturita dai costi consuntivati) o per lo Stato (nel caso opposto, in quanto tenuto alla copertura dei maggiori costi sostenuti e non remunerati dalla tariffa stessa).

In più, c'è da rilevare, sempre a proposito della tariffa di terminale, che, per ovviare alla intempestiva emanazione del decreto di approvazione (che dovrebbe essere emanato entro il 31 ottobre dell'anno n-1 per consentire la sua entrata in vigore il 1° gennaio dell'anno n) l'art. 5, comma 9, l. n. 160/89 stabilisce che: "....qualora il decreto entri in vigore in data successiva all'inizio dell'anno al quale si riferisce, a partire dal 1° gennaio dell'anno stesso e fino alla data di entrata in vigore del decreto si applica il CTT in vigore nell'anno precedente, maggiorato di una percentuale pari al tasso di inflazione programmato". In teoria, tale disposizione (non prevista per la tariffa di rotta e mai applicata analogicamente in virtù dell'operatività per essa a posteriori del descritto meccanismo compensativo di "balance"), introdotta per sopperire all'eventuale assenza del decreto di approvazione e della legittimità dell'applicazione del coefficiente tariffario revisionale, potrebbe produrre (a causa dell'automatismo della maggiorazione inflazionistica) effetti moltiplicatori (per le compagnie aeree) su una previsione tariffaria (ancorché approvata) che si dimostrasse errata per eccesso, cioè superiore a quella accertata a consuntivo.

Appare pertanto assolutamente necessario, sotto tale profilo, un intervento normativo correttivo che restituisca omogeneità operativa e certezza giuridica ai rapporti finanziari fra Enav e le compagnie aeree.

d) Il contratto di programma 2004-2006

Nello schema di "contratto di programma" valido per il triennio 2004-2006, l'azionista di riferimento di Enav SpA (Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa

con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) ha fortemente voluto l'introduzione dello strumento economico-finanziario del c.d. cost-cap, cioè della previsione dell'operatività di un tetto massimo di spesa sostenibile e di una variabile di efficientamento della gestione finanziaria con l'intento di contenere le necessità di budget annuale e conseguentemente calmierare il livello delle tariffe praticate da Enav ai vettori aerei, soggette all'andamento dei costi della Società in virtù del meccanismo automatico della loro copertura (c.d. cost-recovery).

Consapevole della possibile incidenza negativa che l'introduzione di tale meccanismo "contenutivo" potrebbe produrre sulla programmazione e realizzazione degli investimenti della Società – assolutamente necessari per la garanzia della sicurezza della navigazione aerea e ai quali Enav è tenuta, oltretutto, proprio in virtù dell'accordo sottoscritto con i Ministeri vigilanti – il contratto di programma prevede l'applicazione del cost-cap limitatamente ad alcuni oneri specifici, quali "la remunerazione del capitale, i costi operativi e del personale (Irap inclusa)", mentre le altre variabili di spesa (ammortamenti, costi Eurocontrol, costi dell'Aeronautica Militare, riduzioni per voli esenti e variazioni di traffico) continueranno ad essere riconosciute (cioè ad essere "coperte" dalle tariffe) "a piè di lista".

La soluzione "mista" adottata (non risulta che lo strumento del cost-cap sia stato adottato da altri *providers* europei, anzi, l'unico caso di applicazione integrale dello stesso ha creato grossi problemi gestionali in Gran Bretagna ed è stato prontamente ritirato) potrà essere valutata nei suoi effetti solo a conclusione del triennio di operatività del contratto di programma in questione, ma una considerazione che già può essere fatta è quella sui motivi che hanno indotto alla introduzione del *cost-cap*. Ebbene, se la sua finalità principale è quella del controllo dei livelli

tariffari applicati annualmente da Enav per le prestazioni di assistenza al volo fornite alle compagnie aeree, allora non si può non sottolineare che, come può agevolmente evincersi dalla Tab. 1, le tariffe Enav si pongono nella media dei livelli europei e, per quanto riguarda i più grandi *providers*, superiore alla Francia, ma inferiori, per esempio, alla Gran Bretagna e alla Spagna e il trend di lieve crescita delle tariffe Enav per il 2005, a fronte di una diffusa tendenza al ribasso di quelle degli altri Paesi, è dovuto al notevole (e necessario) incremento degli investimenti che nei precedenti esercizi finanziari avevano subito un ingiustificato rallentamento.

Ciò non elimina, peraltro, nella prospettiva di stabilizzazione delle tariffe (ottenuta nel 2004 e 2005 grazie all'utilizzazione dell'apposito fondo iscritto in bilancio, ma destinato ad esaurirsi nell'arco di un biennio), l'esigenza dell'adozione di misure atte a contenere il *trend* al rialzo dei coefficienti unitari di tariffazione (di rotta e di terminale). Di questo sono consapevoli gli stessi vertici della Società che, intervenendo all'audizione davanti alla V Commissione Bilancio della Camera del 25 febbraio 2005, hanno sottolineato "la necessità che Enav ponga il massimo impegno per un contenimento strutturale dei propri costi attrezzandosi sia sotto il profilo operativo sia sotto quello del controllo di gestione"[2].

[2]In tali termini si è espresso il Presidente della Società nel suo intervento.

Tab. 1

Stato	**CUT 2004 euro**	**CUT 2005 euro**
Belgio-Lussemburgo	90.86	83,83
Germania	89.54	71,49
Francia	61.57	60,58
Regno Unito	82.77	82,76
Paesi Bassi	61.45	53,69
Irlanda	32.11	31,09
Svizzera	91.88	86,48
Portogallo Lisbona	51.03	49,02
Austria	71.71	68,65
Spagna continente	71.57	71,95
Spagna Canarie	66.99	66,05
Portogallo Santa Maria	17.92	14,98
Grecia	38.26	36,84
Turchia	32.66	28,50
Malta	28.70	32,03
Italia	68.30	69,57
Cipro	33.60	34,74
Ungheria	36.66	34,80
Norvegia	62.94	59,54
Danimarca	68.32	59,96
Slovenia	76.33	69,96
Romania	41.38	40,97
Repubblica Ceca	30.35	26,63
Svezia	65.17	50,79
Slovacchia	55.65	39,52
Croazia	53.00	50,19
Bulgaria	55.85	52,83
Macedonia	70.41	46,71
Moldavia	36.67	40,07
Finlandia	39.86	38,25
Albania	49.93	47,23

4 - LA SICUREZZA SOCIETARIA

L'applicazione del D.Lgs. n. 626 del 1994

In attuazione di disposizioni comunitarie, il d.lgs. 19 settembre 1994 n. 626 con le successive modifiche e integrazioni, ha disciplinato la materia della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro, definendo, tra l'altro, i principi cui devono uniformarsi i settori di attività privati e pubblici nonché alcune figure (datore di lavoro, preposto, responsabile e addetto del servizio di prevenzione e protezione, medico competente, rappresentante dei lavoratori per la sicurezza) e le loro attribuzioni.

Per l'art. 2 lett. b) del d.lgs. n. 626/94 cit. il datore di lavoro è "*il soggetto titolare del rapporto di lavoro con il lavoratore o, comunque, il soggetto che, secondo il tipo e l'organizzazione dell'impresa, ha la responsabilità dell'impresa stessa ovvero dell'unità produttiva*"; l'alternatività prevista dalla norma in argomento porta a individuare il datore di lavoro non secondo un mero principio formalistico ma in base all'effettività del ruolo: il datore di lavoro è infatti il titolare dei poteri decisionali e di spesa.

A seguito di delibera del Consiglio di Amministrazione il Direttore Generale di Enav SpA è stato individuato quale datore di lavoro nella materia della sicurezza e salute dei lavoratori.

Giacché Enav SpA è una società di grandi dimensioni, articolata su tutto il territorio nazionale, si è reso necessario decentrare compiti e responsabilità mediante conferimento da parte del datore di lavoro di

deleghe e delle relative disponibilità finanziarie ad altri soggetti, come espressamente previsto dal d.lgs. n. 626/94 e s.m.i., ad eccezione degli obblighi espressamente esclusi dall'art. 1, comma 4-ter dello stesso decreto (valutazione di tutti i rischi lavorativi, elaborazione del documento contenente tale valutazione nonché l'individuazione delle misure di prevenzione e di protezione, designazione del responsabile del servizio di prevenzione e protezione).

I soggetti delegati sono stati individuati, in base all'attuale organizzazione aziendale, nelle persone dei responsabili di funzioni aventi le caratteristiche di unità produttiva, definita dall'art. 2 lett. i) del d.lgs. n. 626/94 come "*struttura finalizzata alla produzione di beni o servizi dotata di autonomia finanziaria e tecnico funzionale*".

Gli stessi delegati, nell'esercizio delle funzioni attribuite, hanno nominato preposti in ambito aeroportuale i responsabili dei singoli impianti, allo scopo di assicurare un'adeguata vigilanza presso tutte le strutture rientranti nelle unità produttive di competenza.

Il datore di lavoro ha invece designato il responsabile del servizio di prevenzione e protezione, avente funzioni meramente consultive, sempre al fine di garantire un maggior presidio sul territorio, assicurando altresì un indispensabile collegamento tra le strutture periferiche e quelle centrali: sono stati addetti a tale servizio anche dipendenti in forza presso le unità produttive.

In linea con gli indirizzi di internalizzazione delle attività, con il supporto delle conoscenze e delle competenze tecniche del responsabile e degli addetti al servizio, il datore di lavoro ha aggiornato i documenti di valutazione del rischio relativi alle singole unità produttive tenendo conto delle strutture nelle stesse rientranti. Come noto, tale documento è

dinamico e pertanto deve essere aggiornato a seguito delle innovazioni del contesto aziendale.

Per talune attività che richiedono una particolare specializzazione (quali la formazione, prevista dalla normativa in materia di sicurezza e salute dei lavoratori sul luogo di lavoro) Enav ha stipulato un protocollo d'intesa con strutture universitarie.

Le riunioni periodiche di cui all'art. 11 d.lgs. n. 626/94 sono state regolarmente effettuate presso tutte le unità produttive; a tali riunioni deve partecipare il responsabile del servizio di prevenzione e protezione nonché il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza che, in base all'art. 18 del citato decreto, deve essere eletto o designato dai lavoratori secondo modalità stabilite in sede di contrattazione collettiva, con la quale viene altresì stabilito il numero di rappresentanti per la sicurezza in rapporto alla popolazione aziendale nonché il tempo di lavoro retribuito e gli strumenti per l'espletamento di tale funzione.

Grazie alla collaborazione delle sedi centrale e territoriali la Società ha avviato la costituzione di un *database* contenente diverse informazioni utili per il monitoraggio delle varie realtà.

La pluralità delle strutture e la loro dislocazione su tutto il territorio nazionale, ivi compresi i cd. "siti remoti", richiede grande impegno anche a livello locale e comporta la necessità di assegnare adeguate risorse umane, ripartendo tra le stesse il carico di lavoro ciò in linea con l'indirizzo aziendale volto al decentramento sul territorio delle attività e delle connesse responsabilità, che ha ispirato le recenti scelte organizzative.

A seguito di accertamenti tecnici in ordine all'assenza di rischi per i quali il d.lgs. n. 626/94 dispone la sorveglianza sanitaria, Enav SpA ha tuttavia provveduto alla stipula di una convenzione con la Rete

Ferroviaria Italiana (RFI), dotata di strutture dislocate su tutto il territorio nazionale, peraltro già utilizzata dalla Società per l'accertamento periodico dell'idoneità del personale operativo; ciò allo scopo di assicurare la prevenzione nei confronti dei propri dipendenti i quali costituiscono il maggiore *asset* in un'azienda che fornisce servizi di alto valore professionale.

Nell'attuale organizzazione aziendale è prevista, alle dipendenze del Direttore Generale, la Funzione Sicurezza del Lavoro la cui missione, definita nella disposizione organizzativa n. 7/04, è quella di coadiuvare il datore di lavoro in ordine agli adempimenti allo stesso attribuiti dalla normativa vigente in tema di sicurezza e salute dei lavoratori sui luoghi di lavoro, nonché di garantire il coordinamento delle funzioni afferenti la Direzione Generale, assicurandone l'unicità di indirizzo e di comportamento.

L'applicazione del D.Lgs. n.231 del 2001

Il regime di responsabilità "amministrativa" previsto a carico delle persone giuridiche, società e associazioni

Il decreto legislativo 8 giugno 2001 n. 231 recante la "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica", è stato emanato in attuazione della delega di cui all'art. 11 della legge 29 settembre 2000 n. 300, in sede di adeguamento della normativa interna ad alcune convenzioni internazionali a cui l'Italia ha già da tempo

aderito, quali la Convenzione di Bruxelles del 26 luglio 1995 sulla tutela degli interessi, la Convenzione sulla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee (Bruxelles, 26 luglio 1995), la Convenzione relativa alla lotta contro la corruzione nella quale sono coinvolti funzionari delle Comunità europee o degli Stati membri dell'Unione Europea (Bruxelles, 26 maggio 1997) e la Convenzione OCSE sulla lotta alla corruzione di pubblici ufficiali stranieri nelle operazioni economiche internazionali (Parigi, 17 dicembre 1997).

In vigore dal 4 luglio 2001, il decreto legislativo 8 giugno 2001 n. 231 ha introdotto nell'ordinamento italiano, nel solco dell'esperienza statunitense ed in conformità a quanto previsto anche in ambito europeo, un nuovo regime di responsabilità - denominata "amministrativa" ma caratterizzata da profili di rilievo squisitamente penale[3] – a carico degli enti, persone giuridiche e società, derivante dalla commissione o tentata commissione di determinate fattispecie di reato nell'interesse o a vantaggio degli enti stessi. Tale responsabilità si affianca alla responsabilità penale della persona fisica che ha commesso il reato.

Si tratta di una novità di grande rilievo: sino all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 231/2001, l'interpretazione consolidata del principio costituzionale di personalità della responsabilità penale lasciava le persone giuridiche indenni dalle conseguenze sanzionatorie connesse alla commissione di determinati reati, salvo che per l'eventuale risarcimento del danno - se ed in quanto esistente - e per l'obbligazione civile di pagamento delle multe o ammende inflitte alle persone fisiche

[3] La natura del nuovo tipo di responsabilità introdotta nel nostro ordinamento dal d.lgs. n. 231/2001 è stata oggetto di ampio dibattito: il carattere afflittivo delle sanzioni irrogabili a carico dell'ente, il fatto che tale responsabilità discende dalla commissione di un reato e viene accertata nell'ambito di un processo penale a carico dell'autore materiale del reato rafforzano l'opinione di chi sostiene che si tratta di una responsabilità "semipenale" ovvero "*di un tertium genus che coniuga i tratti essenziali del sistema penale e di quello amministrativo nel tentativo di contemperare le ragioni dell'efficacia preventiva con quelle, ancora più ineludibili, della massima garanzia*" (Relazione illustrativa).

autori materiali del fatto, in caso di loro insolvibilità (artt. 196 e 197 codice penale)[4]. L'introduzione di una nuova ed autonoma fattispecie di responsabilità "amministrativa", invece, consente di colpire direttamente il patrimonio degli enti che abbiano tratto un vantaggio dalla commissione di determinati reati da parte delle persone fisiche – autori materiali dell'illecito penalmente rilevante – che "impersonano" l'ente o che operano, comunque, nell'interesse di quest'ultimo.

Nel caso di un reato commesso dai soggetti sottoposti all'altrui direzione, la società non risponde se dimostra che alla commissione del reato non ha contribuito l'inosservanza degli obblighi di direzione o vigilanza. In ogni caso è esclusa se la società, prima della commissione del reato, ha adottato ed efficacemente attuato un modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo a prevenire i reati della specie di quello verificatosi.

I modelli di organizzazione e di gestione possono essere adottati sulla base di codici di comportamento redatti dalle associazioni rappresentative degli enti, comunicati al Ministero della giustizia il quale, di concerto con i Ministeri competenti, potrà formulare entro 30 giorni osservazioni sull'idoneità dei modelli a prevenire i reati (art. 6, comma 3, d.lgs. n. 231/2001).

---

[4] Art. 196 c.p.: "Obbligazione civile per le multe e le ammende inflitte a persona dipendente. *Nei reati commessi da chi è soggetto all'altrui autorità, direzione o vigilanza, la persona rivestita dell'autorità, o incaricata della direzione o vigilanza, è obbligata, in caso di insolvibilità del condannato, al pagamento di una somma pari all'ammontare della multa o dell'ammenda inflitta al colpevole, se si tratta di violazioni di disposizioni che essa era tenuta a far osservare e delle quali non debba rispondere penalmente. Qualora la persona preposta risulti insolvibile, si applicano al condannato le disposizioni dell'art. 136*".
Art. 197 c.p.: "Obbligazione civile delle persone giuridiche per il pagamento delle multe e delle ammende. *Gli enti forniti di personalità giuridica, eccettuati lo Stato, le regioni, le province ed i comuni, qualora sia pronunciata condanna per reato contro chi ne abbia la rappresentanza, o l'amministrazione, o sia con essi in rapporto di dipendenza, e si tratti di reato che costituisca violazione degli obblighi inerenti alla qualità rivestita dal colpevole, ovvero sia commesso nell'interesse della persona giuridica, sono obbligati al pagamento, in caso di insolvibilità del condannato, di una somma pari all'ammontare della multa o dell'ammenda inflitta. Se tale obbligazione non può essere adempiuta, si applicano al condannato le disposizioni dell'art. 136*".

Adozione del Modello da parte di Enav SpA

Enav ha ritenuto conforme alle proprie politiche aziendali, nonché al proprio mandato istituzionale, procedere all'attuazione del Modello di organizzazione e di gestione previsto dal decreto legislativo 231/2001.

Il Modello intende configurare un sistema strutturato ed organico di procedure ed attività di controllo, *ex ante* ed *ex post*, volto a prevenire ed a ridurre il rischio di commissione dei reati contemplati dal d.lgs. n. 231/2001.

In particolare, l'individuazione delle attività esposte al rischio di reato e la loro proceduralizzazione in un efficace sistema di controlli, si propone di:

- rendere tutti coloro che operano in nome e per conto di Enav pienamente consapevoli dei rischi di poter incorrere, in caso di violazioni delle disposizioni ivi riportate, in un illecito passibile di sanzioni, sul piano penale e amministrativo, non solo nei propri confronti ma anche nei confronti dell'Azienda;

- ribadire che tali forme di comportamento illecito sono fortemente condannate da Enav in quanto (anche nel caso in cui la società fosse apparentemente in condizione di trarne vantaggio) sono comunque contrarie, oltre che alle disposizioni di legge, anche ai principi etico-sociali cui Enav intende attenersi nell'espletamento della propria missione aziendale;