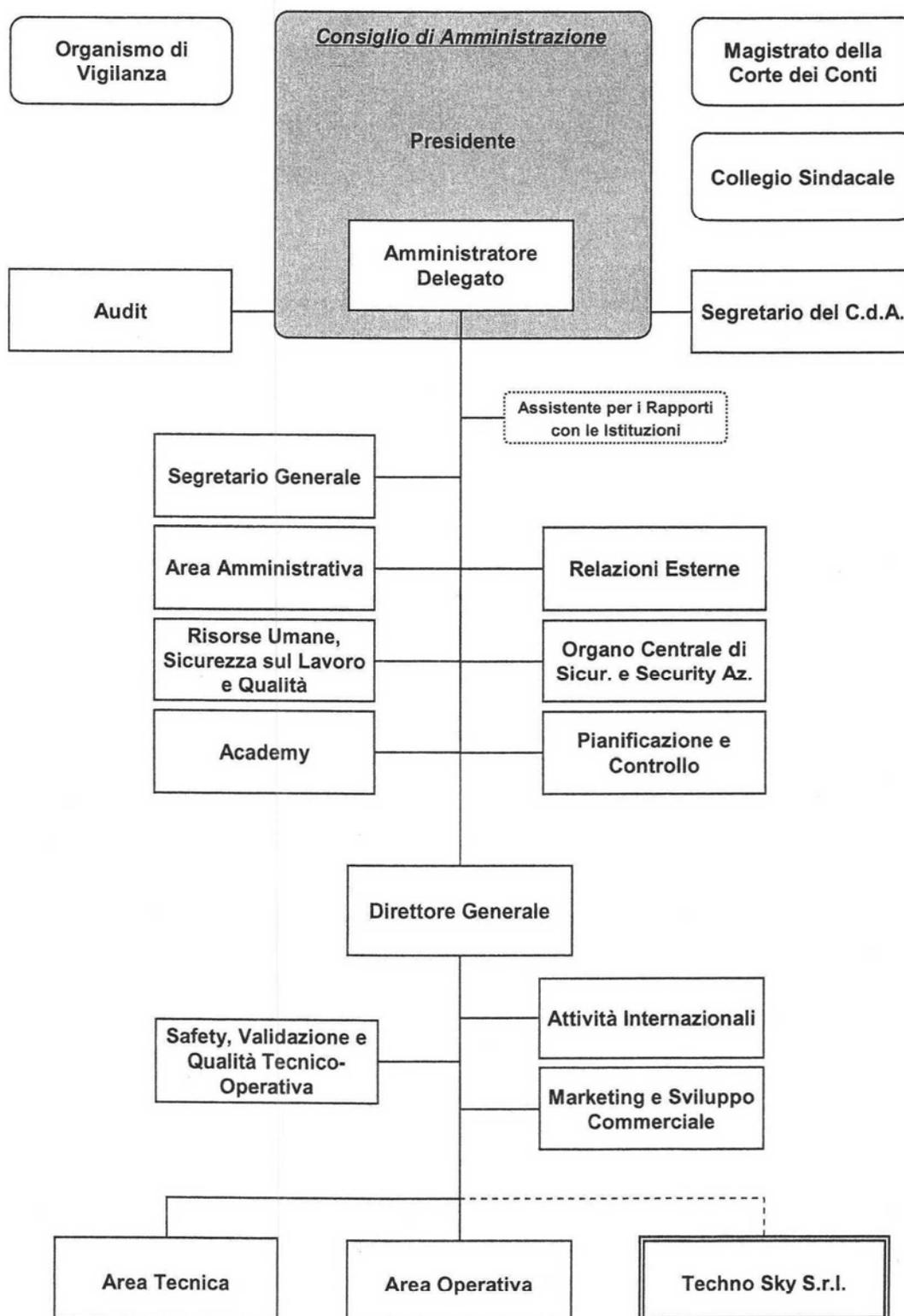


- l’istituzione, nell’ambito dell’Area Amministrativa, della funzione Gare e Contratti Attivi, che acquisisce le competenze in materia di gare e contratti attivi prima in capo alla funzione Acquisti;
- una prima ristrutturazione della funzione Academy, in attesa di una sua riorganizzazione complessiva nel prossimo futuro.

Di seguito è riportata la macrostruttura organizzativa di ENAV al 31 ottobre 2009:

Macrostruttura ENAV al 31/10/2009



C - Il rinnovo della Certificazione "Single European Sky" e il mantenimento ed estensione della Certificazione di Qualità ISO 9001:2000

Come già riportato nella precedente relazione, nel giugno del 2007 ENAV aveva ottenuto il rilascio della certificazione, da parte di ENAC (autorità nazionale di vigilanza), quale fornitore di servizi della navigazione aerea, sulla base dei regolamenti europei nn. 550/2004 e 2096/2005.

A seguito del rilascio di tale "certificazione Single European Sky" (SES) quale fornitore (*provider*) di servizi della navigazione aerea (ANS, *Air Navigation Services*), l'autorità nazionale di vigilanza (ENAC) deve accertare su base annua che i fornitori di servizi di navigazione aerea ai quali ha già rilasciato un certificato continuo a soddisfare i requisiti certificativi, così come previsto dal regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura di servizi ANS nell'ambito del cosiddetto "Single European Sky" (Cielo Unico Europeo) e dal regolamento (CE) n. 2096/2005 sui requisiti comuni per la fornitura di servizi ANS. Vale la pena ricordare che oltre i requisiti specifici per i vari servizi erogati (ATS - Air Traffic Service, MET - Meteorology, AIS - Aeronautical Information Service, CNS - Comunicazioni Navigazione Sorveglianza), ENAV ha dovuto dimostrare il mantenimento dei c.d. requisiti generali quali: competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione, *security*, risorse umane, solidità finanziaria (capacità economica e finanziaria, revisione contabile), responsabilità e copertura dei rischi, apertura e trasparenza nella fornitura dei servizi.

ENAC ha quindi stabilito un programma di ispezioni, distribuito nell'arco dell'anno 2008 e basato sulla valutazione del rischio, che ha interessato tutte le componenti principali dei servizi di navigazione aerea erogati da ENAV e per i quali è stata ottenuta, nel giugno 2007, la certificazione SES. Sulla base di tale programma ENAC ha provveduto ad effettuare un totale di 18 audit, dei quali 8 senza preavviso, sia sugli enti operativi sia sulle strutture centrali della Società, con l'obiettivo di verificare il mantenimento della conformità ai requisiti comuni ed alle condizioni precisate nel certificato SES e quindi, in ultima analisi, per verificare il mantenimento dell'idoneità di ENAV a garantire l'erogazione dei servizi nel rispetto dei livelli internazionali di sicurezza e di qualità.

A tale attività di verifica del mantenimento dei requisiti certificativi (SES), che ha evidenziato risultati complessivamente soddisfacenti, deve aggiungersi l'attività comunque prevista dal regolamento (CE) 1315/2007 in materia di sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo esercitata da ENAC, ed in

particolare l'attività di revisione, nei casi previsti, effettuata da ENAC prima dell'introduzione di nuovi sistemi funzionali o della modifica ai sistemi funzionali esistenti.

Nel giugno 2009, ENAV ha dunque ottenuto il rinnovo di tale certificazione (previsto a livello biennale) e la sua estensione al cosiddetto "unit training" (addestramento *on the job*), in seguito ai positivi riscontri delle attività di sorveglianza svolte da ENAC nel periodo di validità del suddetto certificato (biennio 2007-2009), nonché degli accertamenti effettuati, sempre da ENAC, nell'ambito dei processi di addestramento dei controllori del traffico aereo.

Sempre nel 2007, ENAV aveva anche conseguito la certificazione di qualità ISO 9001:2000 (prevista dal citato regolamento n. 2096/05) da parte dell'ente di certificazione internazionale DNV (*Det Norske Veritas*). Analogamente a quanto previsto per la certificazione SES, a seguito del rilascio di tale certificazione di qualità ISO 9001:2000 per i servizi della navigazione aerea e relativi servizi di supporto, nonché per i servizi di controllo radiomisure in volo, lo stesso Ente di certificazione DNV ha intrapreso le attività previste per la verifica del mantenimento dei requisiti di certificazione ISO.

È stato quindi elaborato da DNV un programma di attività di verifica, concentrato nel periodo novembre-dicembre 2008 – inizio 2009, che ha interessato un significativo campione di 23 funzioni aziendali, sia centri di controllo del traffico aereo nella maggior parte dei 39 aeroporti e dei 4 centri di controllo d'area sul territorio nazionale sia strutture centrali. In esito a tale programma l'ente di certificazione DNV ha attestato il mantenimento della conformità ai requisiti fissati dalla norma ISO 9001:2000, e quindi la validità della certificazione del sistema di gestione per la qualità di ENAV.

In esito alle verifiche di mantenimento delle certificazioni SES e ISO 9001:2000 viene quindi confermato l'impegno di ENAV nel mantenimento della conformità del proprio modello tecnico-organizzativo ai requisiti previsti dalla normativa e dai regolamenti europei sul Cielo Unico Europeo, nonché il continuo impulso al miglioramento dei propri processi operativi e gestionali, in una prospettiva di continua elevazione della qualità dei servizi ai massimi standard europei di settore.

Nel giugno del 2009, inoltre, ENAV ha ottenuto, sempre da parte del DNV, l'estensione della suddetta certificazione ai servizi di formazione nell'ambito del trasporto aereo, commercializzati ed erogati dalla funzione Academy, rendendo così

più ampio il sistema di gestione della qualità nei riguardi dell'offerta dei servizi ceduti all'esterno.

Tale estensione è stata ottenuta a seguito dell'esito positivo di una serie di verifiche, condotte dal DNV nel primo semestre del 2009, mirate a valutare la rispondenza agli standard di qualità dei processi di progettazione ed erogazione dei servizi formativi che ENAV, tramite la funzione Academy, sviluppa sia a beneficio dei propri dipendenti che di prestigiosi clienti in Italia e all'estero.

D - Il rapporto Stato – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

Nel corso del 2007 e del primo semestre 2008 la società ha continuato ad operare in sintonia con le istituzioni di riferimento, ricevendo da autorità ed organismi nazionali e internazionali importanti attestati di apprezzamento per le attività svolte.

In proposito, il ministro dei trasporti pro-tempore, vigilante sull'attività della società e sull'intero sistema dei trasporti nazionali, ha espressamente riconosciuto ad ENAV di aver dato prova di realizzare un percorso di efficientamento che l'ha portata ai più elevati livelli di operatività e che le ha consentito di ottenere riconoscimenti internazionali, assumendo ruoli di leadership e di responsabilità nei gruppi di lavoro europei. In particolare, il Ministero ha dato atto che l'acquisizione di Techno Sky, gli ingenti investimenti per la sicurezza operativa e degli impianti, lo sviluppo del Centro di formazione di Forlì, il raggiungimento dei migliori standard di qualità e sicurezza ed il primato europeo per la puntualità dei servizi costituiscono i principali obiettivi conseguiti da ENAV negli ultimi anni. Ciò, in presenza di sforzi compiuti sul fronte dell'efficientamento e dell'incremento di produttività, dovendo conciliare con gli indispensabili standard di sicurezza da garantire, le forti istanze di contenimento delle tariffe e la costante crescita della sua posizione creditoria nei confronti della Stato.

Dalla nota trasmessa dal ministero vigilante risultano così motivate le ragioni a fondamento dell'avvio della procedura: *"l'ENAV S.p.A.,..., ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione, è la società pubblica che fornisce i servizi della navigazione aerea nello spazio aereo e sugli aeroporti di competenza e che collabora con Eurocontrol nell'attività di gestione degli slots ATFM, collegata alla gestione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità. Poiché l'ENAV S.p.A. rappresenta, alla luce delle considerazioni sopra esposte, la soluzione più adeguata ai fini dell'identificazione della nuova figura del coordinatore, quale soggetto indipendente dagli interessi coinvolti, così come previsto dalla normativa comunitaria, il Ministro dei Trasporti intende affidargli le competenze di cui trattasi, realizzando, in tal modo, un maggior coordinamento in termini di utilizzo delle capacità aeroportuali. L'espletamento dei servizi in questione non comporterà maggiori oneri per il bilancio dello Stato in quanto i servizi stessi saranno posti a carico dei vettori e dei gestori degli aeroporti coordinati, secondo un'apposita*

convenzione che regolerà puntualmente l'erogazione dei corrispettivi". A causa della conclusione anticipata della legislatura, la procedura non è poi esitata con l'attribuzione ad ENAV dell'incarico di coordinatore degli slot. Tuttavia, particolarmente significativa della naturale attitudine della società a svolgere proficuamente anche le attività connesse alla gestione delle bande orarie, è risultata la nomina del direttore generale di ENAV a presidente di Assoclearance, avvenuta ad ottobre 2009 all'unanimità dei vettori e dei gestori aeroportuali associati. Anche il precedente presidente di Assoclearance è stato direttore generale di ENAV.

Qualche preoccupazione il citato ministro dei trasporti ha poi manifestato in merito agli obiettivi più gravosi e complessi che ENAV sarà chiamata a perseguire nei prossimi anni anche in favore dei numerosi aeroporti militari in transito all'aviazione civile, che necessitano di ingenti interventi di ammodernamento o ricostruzione, nel rispetto dei massimi standard di sicurezza.

Per conseguire tali obiettivi, risulterà infatti particolarmente delicata l'opera di individuazione delle linee di indirizzo per la società, anche relative all'incremento di produttività, da concordare nell'ambito del contratto di programma in corso di redazione tra Stato ed ENAV.

E' da notare che il predetto ministro ha espresso dubbi e perplessità di fronte alla richiesta del ministero dell'economia e delle finanze di ricevere, in anticipo rispetto alla stessa formalizzazione dei contratti di programma e di servizio, un formale impegno di ulteriore efficientamento da parte di ENAV (impegno da eseguire esclusivamente attraverso l'applicazione di una particolare metodologia). In particolare, il Ministro dei trasporti ha osservato l'inderogabile necessità che le eventuali esigenze di ulteriore efficientamento della società sul piano economico, e le decisioni in ordine alle relative modalità concrete di esecuzione, si confrontino con l'esigenza di garantire il servizio con i massimi livelli di sicurezza e di qualità indispensabili al sistema del trasporto aereo; esigenze e necessità che – secondo il ministro dei trasporti – il gruppo di lavoro interministeriale per la redazione dei nuovi schemi contrattuali dovrà di certo contemperare con le criticità relative all'attuale situazione economico – finanziaria di ENAV e con il peso dei nuovi e gravosi impegni richiesti dallo Stato alla società.

La Corte, a conferma di quanto già esposto nelle precedenti relazioni, non può che ribadire la necessità che gli efficientamenti da apportare siano valutati in stretta connessione con l'esigenza di assicurare la sicurezza dei voli. In effetti, occorrerà valutare attentamente le decisioni da adottare, al fine di evitare che dopo i notevoli

sforzi di efficientamento già prodotti dalla stessa società, in assenza peraltro di un quadro economico-finanziario coerente con gli ingenti impegni di investimento da rispettare e da assumere, vengano fissati per i prossimi anni obiettivi di recupero di produttività (con la previsioni di ulteriori riduzioni dei costi) non realmente sostenibili e potenzialmente a scapito della sicurezza, della qualità del servizio (che attualmente vede premiata la posizione di ENAV con il primato europeo per la puntualità) e delle stesse prospettive di sviluppo delle attività aziendali.

La Corte ritiene in via di principio corretto, nonché in linea con la lettera e lo spirito della legge, che tutti gli interessi coinvolti vengano globalmente considerati ed in definitiva contemperati, ricevendo una soluzione concordata nell'ambito della negoziazione dei contratti di programma e di servizio. Ai sensi dell'art. 9 della legge n. 665/1996, il contratto di programma di ENAV *<<regola le prestazioni e definisce gli investimenti e i servizi, anche di rilevanza sociale o comunque resi in condizione di non remunerazione dei costi, stabilendo i corrispettivi economici e le modalità di erogazione; definisce gli obiettivi e gli standard, nonché le modalità e i tempi di adeguamento, relativi ai livelli di sicurezza e di qualità dei servizi, alla produttività dei fattori impiegati, inclusi gli investimenti, ed ai rispettivi costi. L'adeguamento ai predetti obiettivi e standard è correlato alla variazione delle tariffe e a eventuali trasferimenti statali destinati a investimenti...>>*. Ed egualmente, l'art. 11 *sexies* della legge n. 248 del 2005 (cd. "requisiti di sistema") dispone che *<<...i coefficienti unitari di tassazione...sono determinati secondo parametri di efficientamento dei costi indicati nel contratto di programma di cui all'art. 9, comma 2, della legge 21/12/1996, n. 665. Nel contratto di programma è assegnato all'Azienda un obiettivo di recupero della produttività tenendo conto del livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti, delle esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle strutture di assistenza al volo, dell'effettivo conseguimento degli obiettivi di sicurezza, ...>>*.

Il contratto di programma è lo strumento appropriato per regolare anzitutto, l'assunzione dei servizi della navigazione aerea in relazione ad alcuni degli aeroporti, oggi militari, che transiteranno in proprietà al demanio civile – ramo trasporti, secondo quanto previsto dal protocollo d'intesa sottoscritto dai ministri dell'economia e delle finanze, della difesa e delle infrastrutture e dei trasporti il 14/10/2004 a seguito del quale è stato istituito presso il ministero della difesa un comitato di vertice cui partecipano tutte le amministrazioni interessate. Si tratta di aeroporti le cui infrastrutture connesse ai servizi di navigazione aerea necessitano di importanti interventi di ammodernamento o ricostruzione, per la cui esecuzione è

necessario che si rendano disponibili adeguate risorse finanziarie, senza le quali appare problematico il soddisfacimento dei requisiti di efficienza (in termini di capacità aeroportuale) e di sicurezza (in termini di rispetto degli standard richiesti dalla normativa comunitaria).

In proposito è da rilevare come per le ipotesi di richiesta ad ENAV di assistere nuovi aeroporti rispetto a quelli attualmente serviti, nello schema di contratto di programma 2004 - 2006, sottoscritto solo nel mese di novembre 2009, sia stato espressamente concordato che *<<ove il ministero dei trasporti richieda alla Società una modifica dell'elenco degli aeroporti indicati in allegato "D", la Società esaminerà la richiesta e trasmetterà al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi differenziali derivanti dal suo accoglimento. Tale richiesta, previo parere tecnico favorevole dell'ENAC, potrà essere recepita con accordo tra il Ministro dei Trasporti, il Ministro dell'Economia e delle Finanze e la Società. In tale ultimo caso, qualora la richiesta medesima comporti oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, il suo accoglimento sarà subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie del Fondo Contratti di Programma da destinarsi ai maggiori oneri contrattuali>>*.

In assenza di formalizzazione del contratto di programma, tuttavia, i ministeri di riferimento hanno, comunque, ritenuto di procedere al cambio di status dei primi aeroporti militari (Brescia Montichiari, Cagliari), prevedendo il trasferimento dall'Aeronautica militare ad ENAV dei servizi della navigazione aerea senza di fatto tener conto della suddetta procedura concordata nello schema di contratto di programma e delle stesse esigenze finanziarie e gestionali della società.

Per questo, ENAV, stretta, da un lato, dall'indebitamento finanziario causato dal ritardo dei pagamenti da parte dello Stato, e dall'altro, dall'imposizione di ulteriori efficientamento e risparmi di costi contestualmente alla richiesta di fornire attività aggiuntive in favore di nuovi aeroporti in transito, ha ripetutamente chiesto che nel contratto di programma 2007 - 2009 venisse disciplinata in modo puntuale anche la relativa materia.

La società ha pertanto confermato ai ministeri della difesa, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze la necessità di definire formalmente, al più presto, un complessivo piano di realizzazione in cui siano, tra l'altro, puntualmente indicati il ristretto e definitivo novero di aeroporti (anche rispetto a quelli indicati nel Protocollo d'Intesa del 2004), per i quali lo Stato intende chiedere ad ENAV di garantire i servizi della navigazione aerea, nonché l'entità dei contributi

statali per gli specifici ingenti investimenti da effettuare e per le maggiori spese di esercizio.

Intanto, dopo i decreti interministeriali che hanno riguardato il cambio di status da militare a civile ed il trasferimento dei servizi della navigazione aerea dall'aeronautica militare ad ENAV sugli aeroporti di Brescia Montichiari e di Cagliari, nel corso del 2008 e del 2009 sono stati emanati i decreti interministeriali relativi agli aeroporti di Verona Villafranca, Treviso S. Angelo, Brindisi Casale "A. Papola" e Rimini Miramare. In corso di predisposizione risultano, inoltre, i decreti interministeriali relativi agli aeroporti di Ciampino e di Comiso (quest'ultimo, a seguito dell'inserimento operato dall'art. 4-ter, comma 3, della legge 3 agosto 2009, n. 102¹). Tra questi aeroporti, quello di Brescia Montichiari è l'unico per il quale il decreto interministeriale preveda temporaneamente a carico del gestore aeroportuale i costi di gestione sopportati da ENAV per il servizio affidato dalla data del provvedimento in poi.

Nei decreti di cambio di *status* degli aeroporti in esame è espressamente previsto che *"i servizi della navigazione aerea saranno transitati alla Società ENAV in accordo ad un programma di modalità e tempi che dovranno essere condivisi dall'Aeronautica Militare, dall'ENAC e da ENAV S.p.A."*.

L'atto di accordo è stato formalizzato nel 2009, attraverso la predisposizione di un documento di analisi delle problematiche e di pianificazione delle attività finalizzate al trasferimento dei servizi della navigazione aerea dall'aeronautica militare ad ENAV per i cinque aeroporti di Verona Villafranca, Treviso Sant'Angelo, Brindisi "Papola", Roma Ciampino e Rimini Miramare. Analogamente dovrebbe procedersi per l'aeroporto di Comiso.

Il citato documento di analisi è stato redatto da un gruppo di lavoro composto da esperti di ENAC, dell'aeronautica militare e di ENAV e formalizzato dai relativi vertici. In sostanza, a conclusione di un circostanziato ed approfondito lavoro di ricognizione, di analisi e di stima degli interventi necessari, gli esperti hanno prodotto uno studio di fattibilità contenente importanti elementi informativi, tra i quali:

¹ **Art. 4-ter** della legge 3 agosto 2009, n. 102: "Sicurezza degli impianti e sicurezza operativa dell'ENAV" comma 3. *Al fine di assicurare la piena funzionalità dei servizi di navigazione aerea da parte della società per azioni denominata Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) sugli aeroporti di Brindisi, Comiso, Rimini, Roma Ciampino, Treviso Sant'Angelo e Verona Villafranca per i necessari interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e dei sistemi, è autorizzata la spesa di 8,8 milioni di euro per l'anno 2009 e di 21,1 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012>>.*

- le tipologie ed i costi degli investimenti necessari per l'adeguamento dei 5 aeroporti interessati alle norme e agli standard in vigore (costi complessivamente pari a circa € 195.673.000);
- i tempi necessari previsti per la completa attuazione della transizione programmata per tutti i citati aeroporti;
- i presumibili costi di gestione, da parte di ENAV, per l'espletamento dei servizi della navigazione aerea sui medesimi aeroporti (previsti, a regime, tra un minimo di 21 mln/€ ed un massimo di 30 mln/€, a seconda della struttura finale del servizio che sarà richiesto ed attivato). Gli importi indicati a proiezione dei futuri oneri di gestione rappresentano necessariamente una prima stima dei costi strettamente correlati alla gestione dei singoli aeroporti. Infatti, soltanto allorché, nei piani esecutivi, saranno definitivamente individuati i tempi e le modalità di acquisizione degli aeroporti, nonché le modalità di copertura finanziaria dei relativi investimenti, sarà possibile aggiornare i valori riportati con quelli relativi, ad esempio, alla quota dei costi generali aziendali e soprattutto agli ammortamenti.

Nel documento sono infine indicate le priorità d'intervento relative ai 5 aeroporti scaturite dalle necessità tecnico-operative e condivise dal gruppo di lavoro. In proposito, proprio in considerazione di tali necessità, ENAV, insieme con ENAC e con l'aeronautica militare, ha ritenuto doveroso sottolineare l'urgenza degli interventi prospettati in particolare per l'aeroporto di Verona Villafranca e per il servizio di avvicinamento relativo allo spazio aereo del Garda.

Tuttavia, a fronte delle previsioni effettuate in merito ai costi degli investimenti necessari per l'adeguamento dei 5 aeroporti interessati (costi complessivamente pari a circa € 195.673.000), l'art. 4-ter della n. 102/2009 ha autorizzato la spesa di soli 8,8 milioni di euro per l'anno 2009 e di 21,1 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012. In base alle limitate risorse disponibili, i dicasteri di riferimento hanno chiesto ad ENAC, all'aeronautica militare e ad ENAV di proporre una nuova rimodulazione degli interventi previsti per gli anni sopra considerati, nella consapevolezza dell'insufficienza dei fondi disponibili ad assicurare il tempestivo transito della gestione dei primi aeroporti nel triennio 2010-2012.

L'Ente ritiene assolutamente insufficienti i fondi stanziati per tali finalità.

In aggiunta alla tematica relativa al transito degli aeroporti militari, nel contratto di programma devono essere inoltre trattate altre tematiche altrettanto rilevanti per la società, quali in via esemplificativa: l'implementazione dei costosissimi programmi europei di ricerca SESAR, BLU MED, CRISTAL MED ed altri e le connesse contribuzioni pubbliche; le possibili misure di razionalizzazione e riqualificazione delle spese per l'attività notturna in alcuni aeroporti a minimo traffico; il notevole impatto sui ricavi della società della consistente riduzione del traffico del principale vettore nazionale.

Soltanto considerando contestualmente tutte queste tematiche si possono valutare nella globalità delle obbligazioni sinallagmatiche delle parti, ivi comprese quelle relative a formule d'incremento della produttività, le soluzioni più idonee ed equilibrate a beneficio dello sviluppo del sistema-paese dell'aviazione civile e quindi della Società.

Ciò, tenendo presente, così come osservato dal ministero dei trasporti, che l'assenza dei fondi relativi ai crediti pregressi, che già oggi costringe la società a ricorrere all'oneroso mercato finanziario (con 15 mln/euro di interessi passivi corrisposti nel 2008, dopo i 9 mln/euro del 2007), l'attuale carenza dei finanziamenti connessi alla copertura degli oneri infrastrutturali degli aeroporti militari da riconvertire, ma anche l'assenza di previsione di fondi relativi ai costi di esercizio a carico della società per gli aeroporti militari che transiteranno e il costante incremento del numero degli aeroporti, anche minori, posti a carico di ENAV, costituiscono tutte circostanze e decisioni che – nella perdurante assenza di interventi di razionalizzazione del sistema da parte dei ministeri di riferimento – potrebbero sortire un effetto negativo sull'erogazione del servizio nella quantità e nei livelli di sicurezza indispensabili al Sistema del trasporto aereo. In questa prospettiva, è da precisare che la società non è rimasta inerte, provvedendo per tempo a sottoporre ai ministeri di riferimento ed all'ENAC concrete e circostanziate proposte di misure di razionalizzazione e di riduzione dei costi.

La Corte, inoltre, pur concordando in merito alla necessaria trattazione di tali problematiche nell'ambito dei contratti di programma e di servizio, nel rispetto della normativa vigente, e pur auspicando la rapida definizione di tali lavori, non può tuttavia non confermare le forti perplessità già espresse sull'effettiva idoneità di tali strumenti rispetto al concreto perseguimento delle finalità di tempestiva ed esaustiva pianificazione alla base della legge del 1996 di trasformazione dell'allora azienda autonoma statale.

Ciò in quanto, come già più volte sottolineato nelle precedenti relazioni, l'analisi storica dei tempi necessari per la 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 e programmatico voluto dalla legge.

Il contratto di servizio relativo al triennio 2004-2006 è stato firmato soltanto il 22 dicembre 2008.

Solo a novembre 2009, a causa dei ritardi riferibili ai ministeri competenti, sono stati sottoscritti i contratti di programma relativi agli anni 2001-2006. I contratti di programma e di servizio relativi agli anni 2007 - 2009, risultano ancora all'esame del CIPE (che a maggio 2009 ha subordinato l'approvazione di tali contratti al reperimento, da parte dei ministeri competenti, dei fondi necessari a coprire l'importo di 30 mln/€ per la sicurezza dei sistemi e degli impianti di cui all'art. 11 *septies* della legge n. 248/2005 sui "requisiti di sistema"). È inoltre da tener presente che per lo schema di contratto di programma, dopo il parere favorevole del CIPE, è previsto il parere delle competenti commissioni parlamentari; commissioni che, in occasione del parere favorevole reso a luglio 2009 sullo schema del triennio 2004- 2006, hanno stigmatizzato il grave ritardo dei lavori in questione. Infine, i contenuti degli stessi contratti di programma e di servizio relativi al triennio 2010 - 2012 risultano ancora oggetto di esame e valutazione da parte del gruppo interministeriale all'uopo costituito.

Per quanto concerne, in particolare, la definizione dello schema di contratto di programma 2007-2009, ad aprile 2009 si sono conclusi i tavoli tecnici relativi alla definizione del livello di efficientamento che la società dovrà sostenere nel rimanente periodo di riferimento del contratto. È stato definito che nell'anno 2009 troverà applicazione la "metodologia del *cost cap*" con un coefficiente di efficientamento pari all'1%. È stato inoltre stabilito che come base dei costi di riferimento per il calcolo dell'efficienza economica si sarebbero utilizzati i valori consuntivi dell'anno 2008 e che non si sarebbe applicato nella formula il coefficiente di sensibilità ai volumi di traffico² in considerazione del crollo del traffico aereo registrato negli ultimi mesi del 2008 e nel corso del 2009.

In considerazione di quanto sopra riportato, la soglia dei costi operativi e del personale ammessi per l'anno 2009 è stata quantificata in 536,5 milioni di euro, derivanti dall'applicazione ai costi di consuntivo dell'anno 2008 dei coefficienti di

² Tale coefficiente, nella metodologia del *cost cap*, correla una parte dei "costi ammissibili" all'andamento del traffico. In considerazione della caduta della domanda, è stato convenuto tra le parti di non considerare per il 2009 tale coefficiente nel calcolo dell'efficienza.

inflazione programmata (1,5%) e di efficientamento (1%), ai quali è stato convenuto di riconoscere un "fuori perimetro", in ragione della eccezionale gravità della situazione economica generale e dall'ampliamento del perimetro operativo, per alcune voci di costo che ENAV prevede di sostenere nell'anno, pari a 10,7 milioni di euro.

In particolare, le spese che sono state considerate al di fuori del vincolo sono: i cosiddetti costi derivanti dall'assunzione della gestione di nuovi aeroporti (3,2 milioni), i costi sostenuti per i nuovi progetti internazionali (Sesar, Blue Med, etc, per 3,5 milioni), i costi per la sicurezza sul lavoro introdotti dal decreto legislativo 81/2008 (1 milione), i costi derivanti dal rinnovo del contratto di manutenzione degli impianti di illuminazione delle piste (2 milioni), ai quali si aggiunge il 50% dei costi derivanti dal piano di assunzione di nuovi controllori di volo pianificato per l'anno 2009 (per un importo di 1 milioni).

Il contratto di programma, relativamente alla determinazione delle tariffe per i servizi di assistenza al volo per il 2009 conferma che, nel mese di ottobre 2008, a valle del processo di budget, la società ha provveduto a quantificare le tariffe di rotta e terminale con una metodologia congruente con quanto indicato negli allegati tecnici e nel rispetto del quadro normativo al momento vigente.

ENAV, da parte sua, continua ad operare in linea con gli orientamenti suggeriti dalle Istituzioni di riferimento, 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.

Ciononostante ENAV prosegue nelle sue attività istituzionali assicurando la massima disponibilità ad operare al servizio delle istituzioni, così come è avvenuto in occasione del recente terremoto che ha colpito L'Aquila.

Infatti, pur essendo quello di Preturo un aeroporto considerato "militare" (con servizi della navigazione aerea di competenza dell'aeronautica militare e non della società), le autorità hanno chiesto ad ENAV di predisporre con uomini e mezzi, in via d'urgenza, ogni intervento necessario al potenziamento tecnologico e strutturale dell'aeroporto ed alla fornitura dei delicati servizi di assistenza al volo nelle giornate del G8. Le specifiche caratteristiche del sito aeroportuale (fino ad allora adibito a sede del piccolo aeroclub di zona) hanno reso necessaria una radicale attività di insediamento e/o di potenziamento di tutte le infrastrutture adibite all'attività di volo, essendo quelle precedentemente in uso inadeguate ed insufficienti per l'attività da svolgere durante il vertice del G8.

Per gestire la grande quantità di traffico (e le peculiarità dello stesso) prevista per l'evento, ENAV, in tempi rapidissimi e con notevoli impieghi di uomini e mezzi, ha di fatto trasformato l'impianto aeroportuale, in stretta collaborazione con la protezione civile.

In particolare, tra i sistemi di assistenza al volo integralmente e tempestivamente implementati da ENAV si annoverano: le nuove radioassistenze per atterraggi strumentali (mentre prima si atterrava a vista); l'impianto delle luci di pista (prima inesistente, in quanto l'aeroporto non operava di notte); il sistema di flusso di informazioni per il traffico in arrivo (cd. "VDF", prima inesistente); il radar trasportabile (per la migliore operatività dei controllori del traffico aereo); il potenziamento di ogni tipo di comunicazione (per le frequenze VHF / UHF).

In definitiva, ENAV, consapevole della straordinarietà dell'evento, ha varato e realizzato, in piena sinergia con le altre autorità istituzionali del settore, l'indispensabile piano finalizzato ad adeguare gli standard di sicurezza dei voli e degli impianti ai più alti livelli di protezione possibili. Il tutto, in piena coerenza con la missione della società e nel rispetto dei principi di massima collaborazione con le istituzioni.

Tale fattiva collaborazione ha ottenuto formali riconoscimenti da parte del dipartimento della protezione civile e di tutte le istituzioni di riferimento che, come in altre occasioni, sono intervenute per rimarcare l'elevata professionalità del personale di ENAV e l'eccellenza del servizio, qualità riconosciute anche dagli stessi competitori europei della società. È il caso, ad esempio, del recente riconoscimento internazionale ottenuto dai controllori del traffico aereo di ENAV che, a seguito di una gara internazionale, hanno preso servizio presso il centro di controllo d'area di Karlsruhe (Germania) a supporto ed in addestramento dell'omologa struttura tedesca (DFS) per la gestione dello spazio aereo locale con i sistemi ad elevata tecnologia già da tempo in uso in Italia; riconoscimento, ulteriormente rimarcato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti dell'attuale legislatura. Si tratta infatti di un'intensa attività di aggiornamento tecnologico che necessita di personale altamente qualificato nell'utilizzo delle nuove tecnologie e dei più moderni sistemi di Air Traffic Management.

Dalla mancata sottoscrizione del contratto di servizio 2007-2009 deriva infine l'impossibilità per ENAV di esigere gli ingenti crediti maturati nei confronti dello Stato che, considerati anche gli importi maturati nel 2008, ammontavano complessivamente a circa 470 milioni di euro, di cui 84 a titolo di rimborso IVA. Ad ottobre 2009, il credito si è ridotto a circa 296 milioni di euro a seguito dell'incasso

parziale del credito verso il ministero dell'economia e delle finanze per circa 174 milioni di euro a valere sul credito maturato nel triennio 2004-2006.

In proposito, la Corte ribadisce ancora l'esigenza che la parte dei crediti che non verrà regolata a seguito della sottoscrizione del contratto di servizio sia quanto prima corrisposta, al fine di evitare l'aggravio degli equilibri finanziari che hanno già indotto la società a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte regolarmente ai notevoli impegni di investimento presi. Ricorso necessitato a fonti di finanziamento che, come osservato dal ministero vigilante, essendo a titolo oneroso (con la corresponsione di corrispettivi a titolo di interessi bancari), ha finito per determinare –per cause non imputabili alla società – un effetto diametralmente opposto a quello sotteso alla metodologia di efficientamento invocata dal ministero dell'economia e delle finanze.

La situazione di indebitamento in esame si attesta su livelli che, solo al momento, non comportano sostanziali impatti sulla solidità finanziaria della società e si è determinata in ragione della realizzazione dell'ingente, quanto necessario, piano degli investimenti e dell'acquisizione di Techno Sky.

Peraltro, si tratta di importi che in mancanza di puntuale formalizzazione dei contratti di servizio ed in vigenza della normativa sui "requisiti di sistema" (legge n. 248/05) sono cresciuti e tenderanno a crescere in modo ancor più rilevante, privando la società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendole necessitato il citato ricorso ai ripetuti finanziamenti esterni.

Ecco perché per il futuro, se s'intenderà salvaguardare le prospettive di efficienza e di sviluppo raggiunte dalla società, andranno rivisti gli attuali strumenti negoziali al fine di adempiere con puntualità, regolarità ed esaustività le proprie obbligazioni nei confronti della stessa.