

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, come detto, che nel contratto di programma 2007 - 2009 venisse disciplinata in modo puntuale anche la relativa materia.

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 della legge 3 agosto 2009, n. 102).

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. E' stato prodotto uno studio di fattibilità contenente importanti elementi informativi, tra i quali: 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.

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 autorizzata 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 all'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.

Va, tenuto presente, così come pure 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 fortemente negativo sull'erogazione del servizio nella quantità e nei livelli di sicurezza indispensabili al Sistema del trasporto aereo.

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 più volte 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.

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.

ENAV comunque deve proseguire 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.

Tale 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. E' 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.

Resta il fatto che dalla mancata sottoscrizione del contratto di servizio 2007-2009 deriva 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. Solo 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 ha già avuto modo di osservare che la parte dei crediti che non verrà regolata a seguito della sottoscrizione del contratto di servizio dovrà essere necessariamente e 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.

Pertanto, 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 della società, lo Stato, nel riesaminare l'opportunità di mantenere gli attuali ed inefficaci strumenti negoziali dei contratti di programma e di servizio, dovrà altresì farsi carico di adempiere con puntualità, regolarità ed esaustività le proprie obbligazioni nei confronti della stessa.

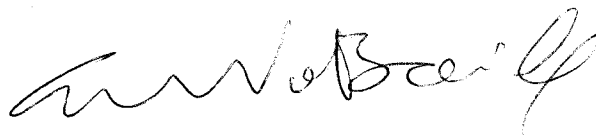
Soltanto con tali azioni si potrà realmente favorire la positiva evoluzione della società del sistema del trasporto aereo nazionale ed internazionale, sostenendone la crescita e salvaguardandone la capacità competitiva.

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 Controll 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 Transport on ATS in Europe – Conferenza
MCC	Master Control Centre
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
MRT	Multi Radar Tracking
NDB	Non directional 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



PAGINA BIANCA

**ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO
(ENAV S.P.A.)**

ESERCIZIO 2008

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE

Il fenomeno che ha fortemente caratterizzato l'andamento economico della gestione 2008 è stato l'imprevista instabilità dei mercati finanziari mondiali che ha determinato un rapido e diffuso andamento negativo di tutti gli indicatori produttivi e inizialmente una caduta del potere di acquisto dei consumatori. La crisi economica si è poi estesa con rapido sincronismo sia tra i paesi industriali che emergenti e, dal secondo semestre del 2008, ha inciso sull'economia reale con effetti immediati e particolarmente aggressivi sui consumi, non risparmiando il settore del trasporto aereo.

Dopo una prima parte dell'anno, contraddistinta da tensioni inflattive e dal costo del petrolio ai massimi livelli mai registrati (oltre i 147 dollari al barile) che hanno significativamente indebolito il settore del trasporto aereo, la fine del periodo estivo ha coinciso con l'acutizzarsi della crisi che ha ulteriormente intaccato la stabilità economica delle compagnie aeree portando ad una generalizzata riduzione dei volumi di traffico. Secondo quanto comunicato dalla IATA, le compagnie aeree hanno registrato, nel 2008, perdite per circa 8 mld di dollari.

In Europa la domanda di traffico soprattutto nell'ultimo trimestre, ha mostrato segnali di un deciso rallentamento in tutti i Paesi. In particolare, nel mese di dicembre, il dato relativo alle unità di servizio di rotta registrate dai maggiori provider ha evidenziato nel Regno Unito -8,2%, in Germania -7,1%, in Spagna -12,4% ed in Francia -7,5%.

Tuttavia, grazie al discreto andamento del traffico nel primo semestre dell'anno, la crescita media dei paesi aderenti ad Eurocontrol, in termini di unità di servizio, è stata nel 2008 del +2,1%.

In Italia, la domanda di traffico, nel 2008, oltre a risentire della non positiva congiuntura economica (emblematico è il dato relativo alla produzione industriale italiana, che ha registrato una flessione del 4% rispetto al precedente anno), è stata ulteriormente penalizzata dalle vicende delle due maggiori compagnie nazionali.

Tale effetto ha inciso soprattutto sul traffico di Aeroporto (terminale), dove la flessione della domanda, particolarmente acuta nella parte finale dell'anno, ha determinato un risultato per il 2008 pari a -1,2% di unità di servizio rispetto all'anno precedente.

Analizzando la sola "componente Alitalia" sulla domanda di terminale, emerge che i voli fatturati da ENAV nel 2008 sono diminuiti del 20% rispetto al 2007, con un decremento, solo a Dicembre, del -56%.

Per quanto riguarda, invece, la rotta, che rappresenta circa il 75% dei ricavi di traffico di ENAV, la flessione registrata nell'ultimo trimestre, pur rallentando in modo significativo la performance globale dell'anno, non ha comunque inciso in maniera determinante sul risultato finale. Infatti il trend positivo registrato soprattutto nel periodo estivo ha consentito di chiudere l'esercizio in lieve crescita rispetto al 2007, con un risultato a fine 2008 che è stato, in termini di unità di servizio, relativamente al traffico comunicato da Eurocontrol, del +0,5%. Si rileva inoltre che, pur in un contesto di generale contrazione della domanda, la performance positiva sul traffico di rotta, rispetto a quanto rilevato per il traffico di terminale, è dovuta essenzialmente alla crescita della domanda internazionale di sorvolo che rappresenta la tipologia di traffico più remunerante per la Società.

Ciò è stato possibile grazie alle azioni gestionali intraprese negli ultimi anni, volte al contenimento dei costi e al continuo miglioramento degli elevati standard qualitativi del servizio di assistenza al volo.

La costante e progressiva riduzione dei ritardi, la riconfigurazione dello spazio aereo con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza, gli ingenti investimenti nell'ammmodernamento degli impianti e nella formazione del personale operativo, nonché il decremento delle tariffe attuato negli ultimi anni, hanno permesso nel 2008 di ottenere una crescita significativa del traffico di sorvolo, con un aumento a fine anno del 4,1% in termini di maggiori voli fatturati. Rendendo più "attraenti" le rotte italiane, si è quindi riusciti a "sottrarre" traffico ai paesi confinanti.

Andamento Economico

E' indubbio che l'attuale incertezza del mercato ed il riassetto del principale vettore italiano stiano influenzando l'andamento economico della Società, determinando una significativa instabilità della "componente ricavi".

Ed è proprio per questo motivo, ed in continuità con quanto attuato in passato circa la costante attenzione posta al contenimento dei costi, che la Società nel corso dell'anno ha intrapreso specifiche azioni volte non solo a stabilizzare il rapporto costi/ricavi ma anche a fornire un concreto contributo all'economicità del sistema del trasporto aereo, riducendo le tariffe.

In particolare, unitamente al rilevante impegno in termini di innalzamento dei livelli di sicurezza e qualità del servizio di assistenza al volo, ENAV, dopo quanto già realizzato nei precedenti anni, ha effettuato durante il 2008 un ulteriore sforzo attuando una revisione della cornice complessiva dei costi operativi di budget che ha determinato un decremento complessivo di circa il 6%, pari a 10 mln di Euro.

Per quanto riguarda, invece, il costo del personale, il risultato a fine anno è stato sostanzialmente in linea con i valori di budget, assorbendo anche i maggiori oneri derivanti dal rinnovo del contratto di lavoro firmato a giugno 2008.

Quanto attuato rappresenta un valido risultato, soprattutto se si considera che la struttura dei costi di budget (operativi e di personale) è caratterizzata da una significativa rigidità nelle sue principali componenti. Infatti, voci come il costo del personale e la manutenzione degli impianti, che rappresentano circa l'80% dei costi di budget, non hanno una "flessibilità" tale da poter seguire puntualmente l'attuale variabilità della domanda, ma sono, invece, fortemente correlate ad una pianificazione di medio-lungo periodo.

La Politica Tariffaria

Con l'obiettivo di consolidare la domanda di traffico sulle direttrici nazionali, ENAV ha ridotto gli oneri a carico dei vettori per i servizi di assistenza al volo, diminuendo rispetto al 2007 di circa l'1% la tariffa di rotta e del 2,5% la tariffa di terminale. Tale riduzione si è concretizzata in un risparmio per le compagnie aeree di circa 5 mln di Euro.

La razionalizzazione sulla struttura dei costi tariffabili compiuta negli ultimi anni ha consentito un decremento complessivo delle tariffe che, tra il 2005 ed il 2008, è stato del 3,6% per la rotta e del 34% per il terminale, tenuto conto anche delle politiche governative per il sistema del trasporto aereo.

Coerentemente con quanto effettuato nel 2008, anche per l'anno 2009 la tariffa di rotta è stata ulteriormente ridotta di oltre un Euro, con un decremento in termini reali dell'1,6% rispetto al 2008, senza considerare l'effetto dell'inflazione.

La politica tariffaria di ENAV è stata unanimemente apprezzata, in sede di "Comitato allargato per le tariffe di rotta" tenutosi ad Eurocontrol nell'ottobre 2008, da parte delle associazioni dei vettori IATA e IACA che hanno pubblicamente lodato la politica tariffaria attuata in questi ultimi anni da ENAV.

Il Mantenimento dei più elevati Livelli di Sicurezza e di Qualità

Nel 2008 sono stati confermati, ai massimi livelli, gli indicatori inerenti la sicurezza del traffico aereo e la qualità e la puntualità dei servizi.

Tutti gli indicatori prestazionali della safety mostrano segnali di andamento positivo. A cominciare dal "termometro" della cultura della sicurezza operativa della Società rappresentato dalla crescente propensione al reporting di inconvenienti ed anomalie da parte del personale operativo e tecnico che ha registrato un ulteriore marcato incremento (dalle 1.769 segnalazioni del 2007 alle 2.259 del 2008). Le complesse e lunghe investigazioni conseguenti ai report hanno accertato che, di tutti gli eventi segnalati nel corso del 2008, solo 181 hanno visto un qualche coinvolgimento dell'ATS (Air Traffic Services) e, tra questi, i casi di inconveniente significativo sono fortemente diminuiti passando dai 41 del 2007 ai 24 del 2008.

Durante l'anno si è realizzata di fatto una piena, sistematica e capillare applicazione del "Safety Management System" che, attraverso consistenti attività di supporto alle funzioni territoriali, ha già consentito alla Società di garantire un atteggiamento sempre più proattivo per la sicurezza delle operazioni. Traguardando difatti l'obiettivo di muovere verso una capacità di valutazione predittiva di tutta la fenomenologia legata al mondo della gestione del traffico aereo, proprio in virtù di un approccio sistematico e strutturato nella raccolta e classificazione dei dati significativi, si conseguono qualità e sicurezza.

Particolarmente positivo risulta anche l'andamento degli indicatori di qualità: l'indice di ritardo per il 2008 scende a 0,020 minuti per volo assistito rispetto a 0,20 minuti registrato a consuntivo per l'intero 2007 (con un miglioramento del 90%).

Il risultato in questione è ancora più apprezzabile in quanto realizzato in un contesto europeo che registra una complessiva diminuzione della performance di regolarità dei voli direttamente attribuibile alla fornitura dei servizi della navigazione aerea.

Complessivamente nel 2008, ENAV ha ridotto il ritardo di sua competenza di circa 600.000 minuti rispetto all'anno precedente, con un risparmio per il sistema del trasporto aereo che gli studi di settore attestano ad oltre 46 mln di Euro.

ENAV ha così conseguito la migliore performance in senso assoluto tra i più grandi service providers europei per i risultati relativi alla "puntualità ATC".

Per tali finalità, fondamentale è risultato anche il continuo potenziamento dei processi operativi di integrazione tra le attività operative di ENAV e quelle della Controllata Techno Sky, che ha consentito un'ulteriore fase di affinamento nei meccanismi di presidio diretto, rilevante per la qualità del servizio reso all'utenza e rappresentato dal funzionamento senza interruzioni di operatività dell'intera infrastruttura tecnologica di gestione del traffico aereo. Il definitivo completamento nell'integrazione dei processi produttivi dei servizi di assistenza al volo con quelli di gestione e manutenzione degli impianti ha infatti contribuito in modo significativo al miglioramento della performance in termini di puntualità e di business continuity, sia per la rotta che per il terminale.

La Leadership

Il 2008 ha visto consolidare il ruolo di primo piano assunto da ENAV nel contesto dell'ATM internazionale e l'importante livello raggiunto nei rapporti con i principali attori del settore ed in particolare con i service providers europei. Tutto ciò ha portato a numerosi riconoscimenti pervenuti sia dalle più importanti associazioni dei vettori (IATA, IACA, IBAR) che dalle principali istituzioni Europee quali Eurocontrol e Commissione Europea.

La Società, grazie agli importanti programmi di investimento in chiave internazionale ed al potenziamento dei propri servizi, ha assunto una maggiore presenza nei ruoli decisionali europei, ha rafforzato le collaborazioni esistenti, ha sottoscritto ulteriori accordi di cooperazione con diverse organizzazioni rilevanti nel panorama ATM, nonché ha raggiunto un importante posizionamento nei due principali programmi del Cielo Unico Europeo: la costituzione dei FAB (Blocchi Fuzionali di Spazio Aereo) e SESAR, il pilastro tecnologico della nuova piattaforma ATM regolamentata a livello comunitario.

Nell'ambito delle attività di **Eurocontrol**, ENAV, come conseguenza dell'impegno e del ruolo che ha assunto nella riorganizzazione della governance di Eurocontrol, partecipa quale membro effettivo nel Board di massimo livello per la guida strategica di Eurocontrol: tra gli

otto membri figura il Direttore Generale di ENAV. Questo importante risultato si aggiunge alla nomina del Responsabile dell'Area Operativa di ENAV quale *Chairman dell'Operations Coordination Group* (organo consultivo di Eurocontrol che coordina l'attività operativa dei *service providers*).

Nell'ambito della costituzione dei Blocchi funzionali di Spazio Aereo (FAB), pilastro del regolamento "Cielo Unico Europeo", il 2008 è stato un anno cruciale che ha visto ENAV guidare positivamente la conclusione delle attività dello studio di fattibilità di **Blue Med** (progetto per la realizzazione di un FAB nel mediterraneo che vede la partecipazione di Italia, Grecia, Cipro, Malta, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania). Nel Novembre del 2008 si è tenuta a Roma una conferenza intergovernativa dei Ministri dei Trasporti dei citati Paesi che ha formalmente approvato lo studio di fattibilità di Blue Med ed ha lanciato la successiva fase di definizione del progetto.

ENAV ha avuto un ruolo primario nella definizione della strategia Europea per l'implementazione delle tecnologie ATM assumendo, attraverso una delicata e complessa attività negoziale, un ruolo chiave anche all'interno della impresa comune europea "**Joint Undertaking SESAR**" ("**S-JU**") che dovrà gestire la fase di sviluppo del programma, garantendo quindi, oltre ad una partecipazione rilevante alla *Governance* della S-JU, anche la gestione e lo sviluppo di alcune delle più importanti attività di cui si comporrà il programma per l'intera fase di sviluppo.

Inoltre ENAV ha, in corso d'anno, sottoscritto un importante accordo di cooperazione con il *service provider* francese DSN per ampliare la già consolidata cooperazione dal programma "*coflight*" per lo sviluppo di un FDP (*Flight Data Processing System*) all'intera piattaforma ATC attraverso il programma 4-flight. La Società ha altresì firmato un accordo con Eurocontrol per coordinare la partecipazione in SESAR e Blue Med, nonché accordi di cooperazione con numerosi *service provider* quali Svedesi, Sloveni, Croati e Albanesi.

Le Relazioni Sindacali

L'anno 2008 è stato caratterizzato dalla stipula dell'accordo per il rinnovo del contratto di lavoro del personale Quadro e Impiegatizio scaduto il 31 dicembre 2007 e, al termine del secondo semestre, dalla stesura del nuovo articolato contrattuale, fermo al 1999.

Il contratto di lavoro siglato ha una validità quadriennale (1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2011) per la parte normativa e una durata biennale (1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2009) per la parte economica. Gli effetti economici connessi al rinnovato contratto di lavoro influenzano l'incremento del costo del personale registratosi rispetto all'esercizio precedente. Sono tuttora in corso di svolgimento le trattative con le organizzazioni sindacali per definire la misura e la modalità di erogazione del premio di risultato al personale dipendente che, tuttavia, stante i risultati di traffico consuntivi del 2008, si stima ragionevolmente di valore inferiore rispetto all'esercizio precedente.

Per la prima volta nella storia delle relazioni sindacali di ENAV, gli accordi sono stati sottoscritti anche dai segretari nazionali del Trasporto Aereo di CGIL, CISL, UIL, UGL e CISAL.

L'ampliamento delle tutele giuridiche, il rafforzamento strutturale della disciplina della formazione nell'ambito dell'orario di lavoro, una nuova disciplina del lavoro per il personale quadro rappresentano, in particolare per le categorie del personale operativo, elementi essenziali a garanzia della sicurezza e del mantenimento di elevati standard di efficienza dei servizi resi.

La nuova regolamentazione afferente l'orario di lavoro, che di gran lunga ha rappresentato il tema di maggiore interesse tra quelli trattati, prevede un incremento della resa oraria ordinaria a garanzia, oltre che della stabilità organizzativa richiesta anche di una efficace alternativa al contenimento dei costi derivanti da dinamiche di implementazione degli organici. In tale ambito e in termini di ottimizzazione della gestione delle risorse operative impiegate in turno è stato introdotto, per la prima volta, il principio della flessibilità della

prestazione lavorativa che garantirà, analogamente al nuovo orario di lavoro, un ulteriore effettivo recupero in termini di produttività.

In quest'ottica merita apprezzamento il nuovo accordo relativo alle relazioni industriali che prevede l'allungamento dei tempi per giungere alla dichiarazione di sciopero e soprattutto riconferma l'impegno a voler realizzare congiuntamente un nuovo modello di relazioni industriali che permetta, tra l'altro, anche una modulazione diversa ed evolutiva dell'esercizio del diritto di sciopero (adesione preventiva e sciopero virtuale).

Il nuovo articolato contrattuale sottoscritto nel mese di dicembre ha permesso di riscrivere, innovare ed omogeneizzare tra tutte le categorie professionali presenti in ENAV le regole applicative e gestionali del rapporto di lavoro del personale dipendente completando, in particolare, attraverso la definizione delle nuove declaratorie, l'ordinamento professionale fermo dagli anni 90.

Techno Sky

L'esercizio 2008 rappresenta il secondo anno di attività di Techno Sky ed è caratterizzato da un miglioramento generalizzato in termini di qualità delle prestazioni e di efficienza tecnica ed economica. Il 2008, peraltro, si distingue per aver dato attuazione al Piano Industriale approvato, nell'esercizio, dal Consiglio di Amministrazione di Techno Sky e di ENAV. Tale piano definisce il posizionamento di *business* di Techno Sky e sviluppa le azioni e le risorse necessarie per la realizzazione delle strategie assunte.

Nel corso dell'anno sono state avviate e portate a termine le attività di analisi, progettazione e produzione del nuovo piano di manutenzione, secondo i criteri dettati dal Regolamento Europeo CE 2096/2005, ed è stata definita ed attivata, d'intesa con la Controllante, una nuova macrostruttura che vede alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato sia la parte strettamente amministrativa (risorse umane, acquisti, amministrazione, sistemi informativi) che operativa e tecnica.

L'attività di manutenzione del software ATC viene condotta con sempre maggior attenzione alla creazione di valore per ENAV, perseguendo la crescita, in termini sia qualitativi che quantitativi, della manutenzione evolutiva rispetto alla correttiva.

Nel 2008, oltre ad aver sostanzialmente completato l'integrazione dei processi operativi e gestionali tra le due Società, si è ottenuto, con riferimento al contratto di manutenzione degli impianti, un ulteriore miglioramento dei servizi resi da Techno Sky ad ENAV, in termini di qualità delle prestazioni e di efficienza, sia tecnica che economica. Va infatti considerato che, a fronte di costi stabili per ENAV relativamente al perimetro iniziale di aeroporti e siti assistiti, le attività fornite dalla Controllata sono considerevolmente aumentate per effetto della progressiva attuazione del consistente piano di rinnovo tecnologico e del potenziamento di tutti i domini afferenti all'attività di servizio di ENAV e connessi con le infrastrutture di navigazione, comunicazione, sorveglianza radar e sistemi automatizzati.

Analizzando, sotto il profilo tecnico, i risultati conseguiti, emergono dei dati di *performance* e di qualità dei servizi eccellenti. Relativamente alla manutenzione *hardware*, l'indicatore contrattuale di misura dell'efficacia delle prestazioni di Techno Sky, quale la Disponibilità Funzionale di Sistema (DFS) divisa per tipologia di impianti in funzione della loro indispensabilità nell'esercizio operativo, indica che il tempo di fermo operativo totale degli impianti, espresso in minuti (nel periodo di osservazione) è risultato pari a zero quale indice di Indisponibilità Tecnico Funzionale.

Il risultato tecnico nella manutenzione *software* dei sistemi ATC denota anch'esso un miglioramento degli appositi indicatori operativi. L'attività di verifica svolta da Techno Sky, tramite il monitoraggio delle richieste durante le fasi di lavorazione del fornitore, l'esecuzione dei test in fabbrica e presso i Centri Operativi, ha consentito nel corso dell'anno di mantenere a livelli ottimali la performance di lavorazione delle modifiche *software* che si sono rese necessarie nel corso dell'esercizio 2008, con un sostanziale mantenimento dei tempi di risposta nella lavorazione delle modifiche trattate. In particolare durante il 2008 risultano lavorate e concluse 625 modifiche a fronte delle 623 lavorate nel corso del 2007 a conferma di una capacità produttiva sostanzialmente consolidata ed adeguata alle necessità operative fino