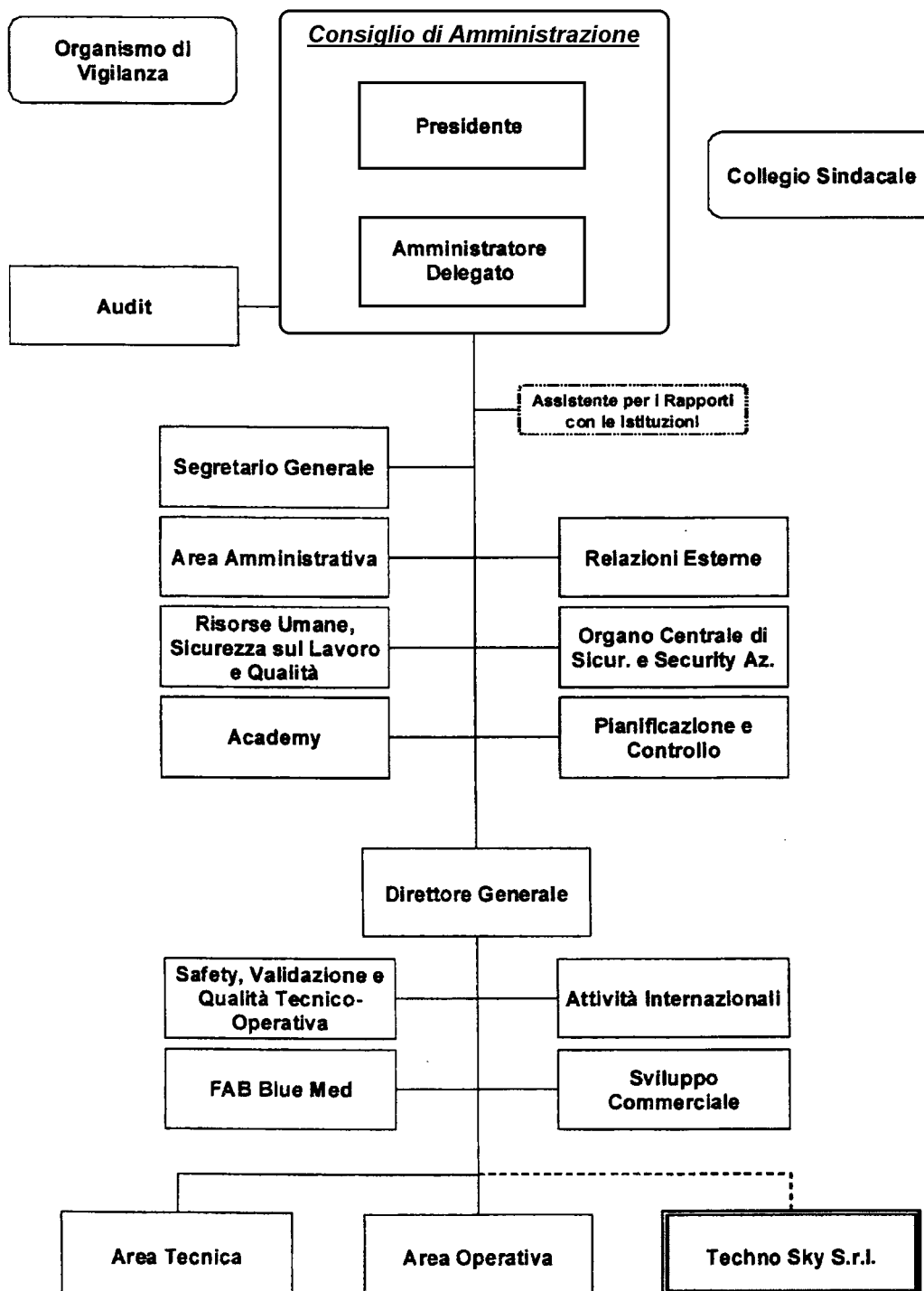


Macrostruttura ENAV al 15/11/2010



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

Come già ricordato nelle precedenti relazioni, 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, 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.

Nel giugno del 2009 ENAV ha ottenuto il rinnovo della certificazione "Single European Sky" (SES), da parte di ENAC (nella sua predetta funzione di autorità nazionale di vigilanza), quale fornitore di servizi della navigazione aerea, sulla base dei regolamenti europei nn. 550/2004 e 2096/2005 e la sua estensione al cosiddetto "Unit Training" (addestramento *on the job* dei controllori del traffico aereo), 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.

Come nel caso della prima certificazione, il rinnovo, la cui periodicità è biennale, ha attestato il mantenimento oltre che dei requisiti specifici relativi ai vari servizi erogati (ATS, MET, AIS, CNS), anche 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.

Ai fini della concessione del rinnovo, ENAC ha utilizzato gli esiti del programma di ispezioni effettuate tra la data di rilascio della prima certificazione (giugno 2007) ed il primo semestre 2009, interessando tutte le componenti principali dei servizi di navigazione aerea erogati da ENAV e facenti parte dell'ambito della certificazione SES. Tale programma ha comportato l'effettuazione di un totale di 24 audit (18 nel 2008 e 6 nel 2009 - 8 dei quali 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. Successivamente al rilascio del rinnovo della certificazione SES, in vista del prossimo rinnovo previsto per il giugno 2011, sono già stati effettuati 23 audit (17 nel 2009 e 6 nel 2010 - 8 dei quali senza preavviso).

Nel mese di gennaio del 2010 ENAV ha inoltre conseguito la certificazione da parte di ENAC per operare come *Training Organization* sulla base della Direttiva Europea n. 23/2006 relativa ai requisiti per la licenza comunitaria di controllore del traffico aereo. Tale certificazione attesta il possesso dei previsti requisiti tecnico-organizzativi relativamente alle attività di formazione ed addestramento *ab initio* dei controllori del traffico aereo.

ENAV ha, infine, conseguito nel settembre 2009, per la propria flotta aerea di radiomisure, i certificati di approvazione di "impresa per la gestione della navigabilità continua" e di "impresa di manutenzione", rilasciati da ENAC, che attestano la capacità della società di operare globalmente sulla propria flotta di aeromobili, mantenendo sotto costante verifica le attività di aeronavigabilità, continuità di servizio e manutenzione.

Sempre nel 2007, ENAV aveva anche conseguito la certificazione di qualità ISO 9001:2000 (prescritta dal citato regolamento n. 2096/05) da parte dell'ente di certificazione internazionale DNV (*Det Norske Veritas*). Analogamente alla 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 e per i servizi di formazione nell'ambito del trasporto aereo, lo stesso ente di certificazione DNV ha intrapreso le attività previste per la verifica del mantenimento dei requisiti di certificazione ISO 9001:2000.

Per quanto riguarda la certificazione di qualità della controllata Techno Sky, nel 2009 per i relativi adempimenti è stato prescelto l'ente di certificazione della controllante,

DNV. Ciò presenta indubbi vantaggi di sinergia, in una logica di gruppo, ed inoltre consente ad ENAV un maggiore raccordo tra i due sistemi di gestione per la qualità, anche e soprattutto in relazione alla matrice normativa europea (Reg. 2096/05) che origina la necessità/opportunità della certificazione ISO 9001.

L'ente di certificazione DNV, a seguito delle verifiche effettuate sul sistema qualità di Techno Sky, ha rilasciato a quest'ultima la certificazione ISO 9001:2008.

Techno Sky, inoltre, ha concluso l'iter di autovalutazione per l'ottenimento della certificazione AQAP 160 e 2110, necessaria per operare con il ministero della difesa, ed è in attesa dell'audit finale da parte dello stesso ministero per il rilascio della suddetta certificazione.

D - Il rapporto Stato – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

Nel corso del 2009 e del primo semestre 2010 la società ha continuato ad operare in sintonia con le istituzioni di riferimento;

in proposito, nella precedente relazione si era dato atto come il ministro dei trasporti della XV legislatura, vigilante sull'attività della società e sull'intero sistema dei trasporti nazionali, avesse 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.

Risulta come, anche in considerazione dei risultati conseguiti da ENAV, il ministero dei trasporti avesse ritenuto di avviare la procedura finalizzata all'individuazione di ENAV quale nuovo coordinatore degli slot, ai sensi dell'art. 4 del regolamento CE n. 93, modificato dal Regolamento CE 793/2004.

Il predetto ministro aveva espresso dubbi 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 aveva 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 confrontassero con l'esigenza di garantire il servizio con i massimi livelli di sicurezza e di qualità indispensabili al sistema del trasporto aereo.

Dal canto suo, la società, al fine di tenere in debito conto sia le effettive necessità aziendali alla luce della situazione economico – finanziaria nell'ambito delle prospettive del settore dell'aviazione civile, sia le posizioni non coincidenti dei ministeri di riferimento, aveva nel frattempo deliberato di adottare per il 2009, su base volontaria (considerata la persistente assenza di contratto di programma), la metodologia del "cost cap"¹ (come

¹ Il sistema del Cost Cap è un sistema di efficientamento volto al contenimento di alcune tipologie di costi considerati per la formazione delle tariffe.

A differenza del sistema di Cost Recovery, che prevede l'integrale traslazione in tariffa di tutti i costi sostenuti e che da sempre ha caratterizzato le tariffe di Enav, il sistema di efficientamento del Cost Cap, così come definito nelle formule e parametri contenuti nel Contratto di Programma e Servizio ENAV/Stato, prevede il contenimento

richiesto dal ministero dell'economia e delle finanze), seppur rinviando l'individuazione dei termini, dell'entità e delle specifiche modalità applicative di tale metodologia, alla definizione del complesso delle obbligazioni delle parti da ricomprendere negli schemi dei contratti di programma e di servizio 2007 - 2009 ed all'individuazione di tempi brevi e certi di erogazione delle risorse economiche da parte dello Stato (come pure richiesto dal ministero dei trasporti).

La Corte, in continuazione con quanto già esposto nelle precedenti relazioni, reputa che occorra contemperare le essenziali esigenze di sicurezza con gli obiettivi di efficientamento della Società e di ulteriore recupero di produttività, ciò, del resto, è del tutto coerente con l'impiego degli strumenti negoziali.

La Corte ha già più volte confermato di ritenere 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. Non a caso, 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, ...>>*.

Nel contratto di programma deve essere regolata, anzitutto, l'assunzione dei servizi della navigazione aerea in relazione ad alcuni degli aeroporti, oggi militari, che stanno

di alcune specifiche tipologie di costi (costi operativi e del personale), mantenendo la previsione di una traslazione integrale in tariffa per gli ammortamenti e per altre tipologie di costo.

transitando 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; protocollo, 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, l'unico mai sottoscritto tra lo Stato e la società ENAV (essendo stato, peraltro formalizzato, l'11 novembre 2009 e registrato dalla corte dei conti il 2 febbraio 2010, ben 4 anni dopo la fine del triennio di riferimento), 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 dei contratti di programma 2007-2009 e 2010-2012, 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 a causa, 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 (nonché nel successivo contratto di programma 2010 – 2012) 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, Brindisi Casale e Rimini.

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. 102²). 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.

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,

² **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>>.

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.

Restano aperte, tuttavia, le problematiche relative al reperimento dei restanti ed ingenti fondi necessari per le spese di investimento che ENAV dovrà effettuare sugli aeroporti militari in transito e delle compensazioni statali per gli oneri di esercizio che la società subirà per lo svolgimento del servizio su questi aeroporti. Si tratta di problematiche di non agevole soluzione, tenuto conto della difficile situazione dei conti pubblici e considerato che, al momento, risulta carente già la copertura sulle compensazioni statali previste per gli aeroporti già serviti da ENAV; carenza di copertura, che costituisce, peraltro, la vera ragione dei ritardi nella sottoscrizione dei contratti di programma e di servizio, considerato che con la sottoscrizione dei contratti di servizio i crediti di ENAV nei confronti dello Stato diventerebbero liquidi ed esigibili.

Va tenuto presente, così come osservato dal ministero dei trasporti, che l'assenza dei fondi relativi ai crediti pregressi, che già da tempo costringe la società a ricorrere all'oneroso mercato finanziario (con 5,8 mln/euro di interessi passivi corrisposti nel 2009, dopo i 15,4 mln/euro del 2008), 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 pericolosamente 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 ribadire, ancora una volta, le proprie 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.

A tutt’oggi non risultano ancora formalizzati i contratti di programma e di servizio relativi ai trienni 2007 – 2009 e 2010 – 2012.

In particolare, sono tuttora in una fase istruttoria gli schemi dei contratti di programma e di servizio 2010 – 2012.

Ed intanto, risultano lunghissimi i tempi di attesa che finiscono per influire pesantemente sui lavori. Esemplare, in proposito, è proprio il parere favorevole già fornito l’8 maggio 2009 (con prescrizioni) sugli stessi contratti di programma e di servizio 2007-2009; parere anch’esso non ancora pubblicato né reso noto a distanza di un anno e mezzo dall’ approvazione e di quasi due anni dal termine delle attività di uno specifico gruppo di lavoro.

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. E’ comunque da rilevare che questi ritardi, avendo negative conseguenze sui tempi di formalizzazione dei contratti di servizio e di programma 2007 – 2009, hanno impedito il pagamento ad ENAV, entro il 2010, degli ingenti crediti vantati per i servizi resi nel triennio scorso (crediti, ai quali si aggiungono quelli maturati per tutto l’anno 2010).

I crediti verso lo Stato (ministero dell’economia e delle finanze) riferiti al triennio 2007 – 2009 ammontano a complessivi 231,7 milioni di euro ed è stato previsto di chiudere il 2010 con un credito che, computando anche il contributo di 30 milioni di euro per la sicurezza dell’anno 2010 (di competenza del MIT – ministero delle infrastrutture e dei trasporti), si attesterà a circa 353,6 milioni di euro

Il ritardo dell’incasso dei crediti vantati nei confronti del ministero dell’economia e delle finanze, connesso al lungo iter di formalizzazione del contratto di servizio 2007-2009, ha imposto alla società di rimodulare il fabbisogno finanziario anche in considerazione della necessità di adeguamento alla normativa comunitaria sui tempi di pagamento delle fatture ai fornitori.

L'effetto immediato del mancato incasso del detto credito 2007/2009 di 231,7 milioni di euro ha determinato una maggiore esposizione finanziaria rispetto a quella precedentemente prevista.

In proposito, la Corte ha già avuto modo di esprimersi sulla necessità che la parte dei crediti "esigibili" sia quanto prima corrisposta, al fine di evitare le difficoltà finanziarie che hanno già indotto la società a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte 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 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.

Peraltro, si tratta di importi che in mancanza di tempestiva 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 rendendo necessitato il ricorso ai ripetuti finanziamenti esterni.

A fronte dei propri ritardi in tali adempimenti, lo Stato continua ad affidare ad ENAV la gestione del controllo del traffico aereo su nuovi settori di spazio aereo e su nuovi aeroporti in precedenza gestiti dall'Aeronautica Militare. Al riguardo, è stato emanato il decreto del ministro della difesa (di concerto con i ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze) 27 luglio 2010, pubblicato sulla gazzetta ufficiale serie generale n. 256 del 2/11/2010 e concernente i servizi sullo spazio aereo del CTR Verona (ex Garda).

E' stato convenuto che nell'anno 2009 avrebbe trovato 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 traffico³ 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 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 milione).

In occasione del terremoto che ha colpito L'Aquila, va sottolineato che, 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, in tempi rapidissimi e con notevoli impieghi di uomini e mezzi, ENAV in stretta collaborazione con la protezione ha completamente ristrutturato l'impianto aeroportuale.

³ 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.

2. La legge sui requisiti di sistema ed i suoi effetti

Nelle precedenti relazioni al Parlamento sulla gestione di ENAV erano già state svolte alcune considerazioni circa la natura dei rapporti finanziari intercorrenti fra lo Stato e la società alla luce dell'emanazione della l.n. 248/05, norma che ha notevolmente esteso il regime delle esenzioni tariffarie a carico dello Stato fissato dalla previgente normativa.

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

Con le modifiche introdotte (a decorrere dal 1° gennaio 2006) dagli artt. 11-*sexies* e *septies* della predetta legge sono aumentati, sostanzialmente, gli oneri sopportati dalla collettività che sono risultati nel 2009 di 119,8 milioni di euro su base annua rispetto ad 80,3 milioni di euro del 2005, con un incremento, rispetto al 2005 di circa 39,5 milioni di euro.

Il meccanismo previsto dalla legge, per effetto della forte parcellizzazione del traffico concentrato solo su 3 aeroporti maggiori (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, in ordine decrescente), determina un significativo trasferimento di oneri a carico dello Stato, pari mediamente al 40% del costo dei rimanenti 11 aeroporti maggiori.

Deve infine rilevarsi come tale peculiare situazione, che non trova riscontro in Europa, potrebbe essere ulteriormente accentuata dal programmato (e già decretato) passaggio di un congruo numero di aeroporti militari alla gestione civile che determinerebbe un ulteriore aumento dell'incidenza della quota a carico dello Stato.

A questi aeroporti si aggiungono altri che vengono di volta in volta previsti da specifiche disposizioni normative che pongono a carico dello Stato gli oneri ~~di~~ relativi ad ulteriori aeroporti minori. Esemplare è il già richiamato caso dell'aeroporto di Comiso, inserito, sulla base di un emendamento legislativo, nel novero degli aeroporti già militari per i quali l'art. 4-ter della legge 102/09 aveva già previsto lo stanziamento di 72 mln di euro sino al 2012 per i soli interventi infrastrutturali finalizzati ai servizi della navigazione aerea a carico di ENAV.

E – Il piano industriale 2008 – 2012

Il 2009 è stato per l'economia mondiale un anno di profonda crisi, con effetti ancora più marcati rispetto al 2008. Infatti, la negativa congiuntura economica, che già dalla fine del 2008 si era manifestata con sincronismo tra le economie mondiali coinvolgendo soprattutto i mercati finanziari, durante il 2009 ha manifestato tutta la sua forza, incidendo in modo determinante sull'economia reale.

Anche il settore del trasporto aereo non è stato risparmiato da tale congiuntura, per il quale il 2009 è stato un vero e proprio anno di crisi.

Infatti, per quanto concerne l'andamento delle unità di servizio, in tutti i paesi aderenti ad Eurocontrol a fine 2009 si sono riscontrati valori negativi con perdite sostanziali anche in Stati come Francia (-7%), Spagna (-8,4%) ed Inghilterra (-10,2%), dove notoriamente il trend della domanda ha sempre tratto beneficio dalle direttrici di traffico intercontinentale.

Per quanto riguarda l'Italia, rispetto al precedente anno il risultato conseguito a fine 2009 è stato pari al -6%. Da tale dato evidenzia che la negativa performance dell'anno, oltre a risentire della sensibile contrazione del traffico internazionale - in maggior misura influenzato dalla negativa congiuntura economica - è stata anche determinata dalle vicende correlate alle maggiori compagnie nazionali.

In particolare, analizzando la quota di mercato del principale vettore nazionale di riferimento sul traffico di rotta, si evince come il risultato a fine 2009 evidenzia rispetto al precedente anno una contrazione di circa 240 mila unità di servizio, corrispondente ad una perdita di fatturato di circa 16 mln di euro.

Appare quindi chiaro come l'andamento economico della società sia stato influenzato in maniera determinante dallo scenario appena descritto. Infatti, il fatturato associato ai servizi di assistenza al volo registrato a fine 2009 mostra una consistente perdita rispetto al precedente anno, con una riduzione di circa 38 milioni di euro rispetto al 2008 e di 57 milioni di euro rispetto a quanto stimato nel budget di inizio anno.

Indubbiamente, lo scenario che ha caratterizzato l'anno appena trascorso ha causato elementi di forte discontinuità rispetto alle previsioni sviluppate nel piano industriale, rendendo non più perseguibili gli obiettivi di efficienza e di produttività fissati nel periodo di piano.

E' quindi in corso un processo di revisione del piano industriale con un aggiornamento degli obiettivi e delle linee strategiche, alla luce dei nuovi futuri scenari che inevitabilmente influenzeranno la gestione della società, in particolare:

- lo sviluppo e il consolidamento del nuovo quadro normativo tariffario a livello europeo, il quale prevederà l'introduzione di un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione e sull'ottimizzazione delle performance operative ed economiche. L'effetto più rilevante sarà l'abbandono del sistema del *cost recovery* che impedirà ai provider europei, a partire dal 2012, di trasferire sui vettori (e quindi in tariffa) gli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei target economici prefissati, aumentando di conseguenza il livello di rischio economico-gestionale a carico dei fornitori di servizi della navigazione aerea;
- la definizione del nuovo piano nazionale degli aeroporti con l'individuazione del futuro assetto del sistema aeroportuale italiano;
- il transito degli aeroporti militari aperti al traffico civile dall'aeronautica militare ad ENAV relativamente ai servizi della navigazione aerea.

F - La comunicazione societaria

Il 2009 è stato un anno caratterizzato da una forte accelerazione delle attività della funzione relazioni esterne verso l'informazione web, radiotelevisiva e, principalmente, le istituzioni.

Infatti, si è determinata la necessità di seguire, anche mediante un continuo ed attento monitoraggio, le sedi istituzionali affinché fossero adeguatamente individuate le tematiche inerenti il settore nel suo complesso. Per questo motivo si è fortemente incentivato il lavoro di studio, analisi, elaborazione ed interpretazione dei provvedimenti di interesse della società e si è proceduto altresì alla creazione di report e sintesi dell'attività istituzionale, anche al fine di darne la massima diffusione interna.

Allo scopo di affrontare al meglio il progetto aziendale di apertura verso i mercati esteri dell'offerta di prodotti e servizi della società, in linea con la natura di ENAV, si è intrapresa una serie di attività di comunicazione istituzionale a supporto dello sviluppo commerciale.

E' poi proseguito il contatto costante con i principali riferimenti istituzionali (commissioni parlamentari, ministeri, enti, organizzazioni, associazioni di categoria, ecc.) promuovendo incontri volti ad approfondire il ruolo di ENAV negli ambiti decisori del trasporto aereo.

L'azione verso gli organi d'informazione è proseguita anche nel primo semestre del 2010 con la diffusione, in particolare su media radiotelevisivi, delle politiche aziendali in materia di risparmio di costi, carburante e emissioni nocive. Una diffusione avvenuta anche a livello territoriale, che ha coinvolto capillarmente molte testate locali su tutto quanto effettuato da ENAV negli aeroporti in materia di gestione del traffico aereo e di miglioramento della sicurezza e dell'efficienza, anche nei periodi di maggiore criticità del trasporto aereo

Per quanto concerne il web, il portale internet aziendale www.enav.it ha continuato a rappresentare uno strumento di importanza strategica nel rapporto con il grande pubblico, sia a livello nazionale che internazionale.

L'apprezzamento esterno del portale aziendale è stato dimostrato dal crescente numero di visitatori (386.005 nel 2009, con un incremento del 32,81% rispetto al 2008) e dal numero di pagine visitate (4.182.996, con un incremento del 16,08% rispetto al 2008).

Sul piano internazionale è da ricordare che, dall'autunno 2009, ENAV ha inoltre assunto, su mandato degli otto paesi aderenti, l'attività di comunicazione del FAB BLUE