

L'attività di verifica ha riguardato le seguenti procedure:

- Ricavi;
- Costo del personale;
- Gestione cespiti;
- Chiusure contabili per la redazione del bilancio di esercizio.

Anche nel corso del 2009 è stata inoltre verificata l'adeguatezza della procedura di redazione del bilancio consolidato. La procedura, da un lato, descrive le attività da svolgere nell'ambito del processo di predisposizione del bilancio consolidato di ENAV, dall'altro fornisce alla controllata le istruzioni in termini di tempi e contenuti della documentazione da produrre a tale scopo.

In esito alle attività suddette, sono stati regolarmente attestati sia il bilancio di esercizio che il bilancio consolidato.

V - CONCLUSIONI

A) CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Come già evidenziato nell'ultima relazione, negli ultimi anni ENAV ha conseguito importanti obiettivi confermandosi tra i migliori *service providers* ATC europei. Per il raggiungimento di tali obiettivi, fondamentali sono stati per la gran parte i risultati prodotti dagli ingenti investimenti in tecnologia.

L'integrazione dei processi produttivi dei servizi di assistenza al volo con quelli di gestione e manutenzione degli impianti ha dunque inciso in modo rilevante sulle *performance* in termini di puntualità e di *business continuity*, sia per la rotta che per il terminale.

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, si richiamano più nel dettaglio, i dati di seguito rappresentati.

Il numero dei voli assistiti nell'anno 2009, negli spazi aerei nazionali e internazionali di responsabilità di ENAV e di Aeronautica Militare è stato di 1.538.034, con un decremento del 6,07% rispetto allo stesso dato del 2008.

Per effetto del persistere della crisi economica e del settore, è continuato il trend negativo registrato nel 2008 (rispetto al 2007) e appare considerabilmente interrotta la crescita del numero di voli assistiti che si era registrata a partire dal 2003 e fino al 2007.

La flessione del volume di traffico assistito nel 2009 rispetto al 2008 riguarda anche i periodi caratterizzati da maggior traffico (la c.d. *summer season*), tant'è che anche il picco massimo di traffico giornaliero del 2009, che si è registrato il primo di agosto, giornata in cui sono stati assistiti 5.815 voli, segna un decremento, del 5,6%, rispetto al picco del 2008, che si ebbe il 30 agosto, con 6.160 movimenti.

Per quanto concerne la qualità del servizio (in termini di puntualità e di continuità dello stesso) i dati di *performance* nel corso del 2009 confermano l'ottima gestione dei flussi di traffico aereo: in relazione al totale dei voli assistiti (1.538.034), nel 2009, il 99,28% non ha subito ritardi ATFCM prodotti dal "Sistema Italia" (*all reason*). Nel 2009 solo lo 0,72% (11.079 movimenti) dei voli IFR/GAT assistiti ha subito regolazioni e di questi soltanto una quota pari allo 0,05% (721 voli) ha subito una regolazione per cause direttamente attribuibili ad ENAV.

La percentuale dei voli ritardati per cause attribuibili ad ENAV si è ulteriormente ridotta passando dallo 0,16% del 2008 allo 0,05% nel 2009.

Negli ultimi cinque anni l'indice di puntualità (ritardo medio per volo assistito) si è ridotto di oltre il 90%, con una consistente e continua riduzione dei ritardi (e con il relativo miglioramento delle *performance*) negli anni 2007, 2008 e 2009 (in particolare, e il miglioramento del 2009 rispetto al 2008 è stato del 69%).

Secondo Eurocontrol tra i 5 principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei (DFS – Germania; DSNA – Francia; NATS – Gran Bretagna; AENA – Spagna) ENAV presenta attualmente la migliore prestazione relativamente al ritardo assegnato per ogni volo controllato. Con questa performance operativa ENAV risulta essere tra i principali *service provider* europei quello più efficiente.

Nei primi mesi del 2010, pur considerando gli effetti un fenomeno naturale eccezionale per la gestione dei flussi di traffico aereo (caduta del 6% del numero di voli in aprile collegata all'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökul ed al relativo problema della cenere vulcanica), l'indice di puntualità (ritardo medio per volo assistito), si è attestato, in media, a 0,17 centesimi di minuto (10,2 secondi) per volo assistito (0,24 nel primo quadrimestre del 2009); nettamente migliore la performance relativa alle cause direttamente attribuibili ad ENAV che, nei primi quattro mesi del 2010, si è attestata a 0,005 centesimi di secondo per volo assistito (0,3 secondi).

In assenza di ulteriori eventi eccezionali, ritenendo attendibile la stima di crescita del traffico aereo, la prestazione riferita all'indice di puntualità di ENAV dovrebbe essere mantenuta.

2. 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 tra le economie mondiali coinvolgendo soprattutto i mercati finanziari, durante il 2009 ha manifestato tutta la sua aggressività, incidendo in modo determinante sull'economia reale.

Anche il settore del trasporto aereo non è stato risparmiato da tale congiuntura.

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%. 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.

L'andamento economico della società è stato pertanto, influenzato in maniera determinante dallo scenario appena descritto che 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.

La revisione del piano industriale 2008 - 2012, quale naturale evoluzione dei piani precedenti dovrà quindi tener conto di tutto ciò in un contesto di sistema ed in prospettive di sviluppo che presentano più di una problematicità. Le analisi di settore effettuate dalla Commissione Europea evidenziano infatti che, nel breve (2010) e nel medio termine (2015), la capacità dei maggiori aeroporti in Europa

sarà il fattore limitante della capacità complessiva del trasporto aereo e che, insieme con l'ottimizzazione delle capacità infrastrutturali dei singoli aeroporti, occorrerà intervenire con misure di integrazione nel sistema dei flussi di traffico aeroportuali.

Per quanto riguarda i primi mesi del 2010 Eurocontrol ha stimato che l'andamento registrato in Italia nel primo quadrimestre conferma sostanzialmente le stime relative all'incremento medio di traffico atteso per l'intero anno.

Nonostante gli effetti prolungati della crisi, viene mantenuta, a livello europeo, la previsione di un progressivo incremento del traffico aereo nei prossimi anni fino a giungere nel 2020 a circa il doppio dell'attuale. Pertanto, si dovranno realizzare le condizioni di incremento proporzionale della capacità, aumentando il livello sicurezza, nel rispetto dell'ambiente e con riduzione dei costi diretti e indiretti.

L'azienda ha di conseguenza pianificato a breve e medio termine le azioni da intraprendere nell'arco temporale 2010-2012, e negli anni successivi, per conseguire gli obiettivi succitati.

Per conseguire i previsti obiettivi, ENAV ha anzitutto deliberato il piano degli investimenti 2009-2011, poi rimodulato per il triennio 2010-2012.

Attraverso gli investimenti pianificati nel triennio, ENAV ha inteso mantenere la posizione guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle politiche di investimento sostenute in precedenza (oltre 1,2 miliardi di euro)

In linea con il triennio precedente, gli investimenti sui sistemi finalizzati alla sicurezza del volo (safety) e sugli impianti (security) hanno costituito la parte preponderante del Piano. In linea generale, ENAV continua ad impegnare per la sicurezza la maggior parte delle sue risorse economiche.

L'impegno previsto per l'anno 2009 era pari a 195 MI€. In riferimento a detta previsione, alla data del 31-12-2009, sono stati contrattualizzati progetti di investimento per un importo totale di 190 MI€, pari a oltre il 95% del budget iniziale.

Il piano degli investimenti 2009-2011 ha delineato gli orientamenti di sviluppo tecnologico nel rispetto dell'evoluzione del network ATM europeo e dei target fissati dal piano industriale, e definito i programmi di investimento da attuare in coerenza con le esigenze di carattere operativo e con la politica di sviluppo aziendale.

Il profilo di spesa pianificato nel triennio risulta il seguente: 195 mln/€ nel 2009; 135 mln/€ nel 2010; 120 mln/€ nel 2011; per un totale di 450 mln/€ nel triennio considerato.

Il peso prevalente della pianificazione è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative, in quanto esse condizionano direttamente le attività aziendali core business in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo.

Il piano degli investimenti 2009-2011 è stato redatto nel rispetto del quadro economico di riferimento approvato dal precedente CdA aziendale, confermando gli impegni per il biennio 2009 e 2010 e rimodulando alcuni interventi a seguito di risultanze emerse nel concreto sviluppo implementativo

La prima di tali rimodulazioni è stata deliberata a gennaio 2010 dal CdA che ha approvato il piano degli investimenti aziendali per il triennio 2010-2012.

Il profilo di spesa nel triennio risulta il seguente: 171 Mln/€ per il 2010; 137 Mln/€ per il 2011; 105 Mln/€ per il 2012; per un totale di 413 Mln/€ nel triennio considerato.

Relativamente ad alcuni consistenti interventi di carattere strategico ENAV farà ricorso a fonti di finanziamento esterne ed a forme di credito agevolato.

3. La consistenza del personale al 31 dicembre 2009 è stata pari a 3.281 unità, con un incremento di 50 risorse rispetto all'anno precedente.

In un'ottica di potenziamento delle risorse, soprattutto operative, si inseriscono anche le attività per il reclutamento di nuovi controllori del traffico aereo (CTA), in coerenza con quanto determinato nel piano industriale 2008-2010, il quale prevede un graduale aumento del personale (relativo soprattutto alla categoria dei CTA), al fine di coprire il fabbisogno per le cessazioni connesso al *turn over* ed all'andamento del traffico, nonché, in prospettiva, ai fabbisogni relativi all'acquisizione degli aeroporti militari.

Dalla storia delle relazioni sindacali di questi ultimi anni è risultato, comunque, confermato come la tradizionale conflittualità con le organizzazioni sindacali dei controllori di volo resti un problema di fondo insoluto per l'intero Sistema Paese. E, tuttavia, in mancanza di effettive possibilità di pervenire in breve tempo a soluzioni concretamente operative attraverso la contrattazione collettiva, la società ha più volte rappresentato al Governo ed al Parlamento il proprio auspicio per l'introduzione di nuove regole di gestione dei rapporti con le organizzazioni sindacali e di accesso allo sciopero nel sistema del trasporto aereo.

Sul versante "formazione", notevoli, come nei recenti anni passati, sono stati gli investimenti sulla qualificazione delle professionalità del personale aziendale e

sullo sviluppo del Centro Academy di Forlì, che rappresenta oggi una struttura specialistica di eccellenza, unica nel suo genere in Europa, apprezzata da tutti gli altri principali *service provider* internazionali.

4. Per quanto riguarda le risultanze di bilancio, l'esercizio 2009 si chiude con un utile ante imposte di 35,9 milioni di euro, che, detratte le imposte, determina un utile netto di 7,8 milioni di euro in forte contrazione rispetto a quello ottenuto nel 2008 (23,7 milioni di euro).

Sulla formazione di tale risultato, hanno principalmente inciso:

- la forte riduzione della domanda di traffico sia di rotta che di terminale rispettivamente pari, in termini di unità di servizio sviluppate in un -6% per la rotta e -3,3% per il terminale. Tale riduzione ha influito sulla componente ricavi con una riduzione complessiva di 37,9 milioni di Euro del traffico pagante. Il minor traffico sviluppato ha avuto impatto anche nella componente ricavi legata alle esenzioni che sono diminuiti di 2,3 milioni di Euro.

- un incremento del costo del personale di 6,8 milioni di euro legato principalmente all'incremento degli oneri sociali in seguito all'applicazione, a far data dal 1° gennaio 2009, della Legge 133/2008 che ha previsto a carico di ENAV il pagamento del contributo per la disoccupazione involontaria, per la maternità e per i permessi di cui alla legge 104/92 per il personale Inpdap; la voce salari e stipendi è risultata in linea rispetto all'esercizio precedente.

La struttura patrimoniale di ENAV è caratterizzata da un "capitale investito netto" di 1.556,8 milioni di euro coperto per il 80% dal capitale proprio e per il restante 20% dall'indebitamento finanziario netto. Rispetto all'esercizio precedente, il capitale investito netto si è incrementato di 9 milioni di euro.

Il capitale proprio si attesta a 1.244,2 milioni di euro ed è diminuito rispetto all'esercizio precedente di 14,7 milioni di euro. L'indebitamento finanziario netto ammonta a 312,6 milioni di euro.

La politica tariffaria sarà sempre più influenzata da fattori esterni, in quanto l'efficientamento gestionale e il ricorso al fondo di stabilizzazione tariffe potrebbero essere non più sufficienti per controllare il livello delle tariffe stesse.

Attualmente, il volume di traffico aereo risulta essere fortemente ridimensionato, con un valore che a fine 2009 si colloca sugli stessi livelli registrati nel 2006, il che renderà difficile per la società, confermare nel breve-medio periodo

il trend tariffario del 2003-2009.

Gli effetti di quanto ora accennato sono resi evidenti soprattutto dall'aumento della tariffa di rotta determinata dalla società per l'anno 2010, che da € 65,85 del 2009, è passata a € 68,51. L'aumento tariffario, più che da un incremento dei costi di ENAV, appare collegato ai ridotti volumi di traffico che la società sta gestendo fin dalla seconda metà del 2008.

Per quanto riguarda i costi, la cornice di budget 2009 per i costi operativi e del personale è stata fissata in 551,9 mln di euro, con una variazione di circa il +4,8% rispetto alla proiezione a finire del 2008.

Con riferimento alla evoluzione dei costi della cornice di budget 2009, il costo del personale, stimato in 374,1 milioni di euro, si incrementa del 1,8% a fronte di una tasso d'inflazione programmata del 1,5%.

I costi operativi per l'anno 2009 sono stati stimati in circa 175,4 mln di euro, con un incremento di circa 18,7 mln di euro

ENAV a giugno 2009 ha effettuato una revisione della cornice dei costi (operativi e personale), tramite applicazione anche della metodologia del "cost cap", fissando un obiettivo di riduzione complessiva dei costi di circa 15,4 milioni di euro rispetto a quanto pianificato nel budget di inizio anno.

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

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 deliberato di adottare per il 2009, su basi volontarie (considerata la persistente assenza di contratto di programma), la metodologia del "cost cap" (come 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 temperare 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.

E' 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 sottoscritto tra lo Stato e la società ENAV (essendo stato, peraltro formalizzato, l'11 novembre 2009 e trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione all'inizio del 2010, 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.

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.

Restano aperte 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.

La Corte, inoltre, pur concordando in merito alla opportunità della trattazione di tali problematiche nell'ambito dei contratti di programma e di servizio, e pur auspicando la rapida definizione di tali lavori, non può non ribadire, le proprie perplessità sull'effettiva idoneità di tali strumenti 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 supporto giuridico e programmatico voluto dalla legge.

A novembre 2010, non risultano ancora formalizzati i contratti di programma e di servizio relativi ai trienni 2007 - 2009 e 2010 - 2012.

E' da rilevare che questi ritardi dei tempi di formalizzazione dei contratti di servizio e di programma 2007 - 2009, hanno impedito la corresponsione 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 (di competenza del MEF - ministero dell'economia e delle finanze) riferiti al triennio 2007 - 2009 ammontano a complessivi 231,7 milioni di euro ed al termine del 2010, 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 sono attestati a circa 353,6 milioni di euro.

Il ritardo dell'incasso dei crediti verso il ministero dell'economia e delle finanze, connesse al lungo iter di formalizzazione del contratto di servizio 2007-2009, ha imposto alla società di rivedere il fabbisogno finanziario anche in considerazione della necessità di adeguamento alla normativa comunitaria che ha confermato di ritenere stringenti i tempi di pagamento delle fatture ai fornitori.

L'effetto immediato del mancato incasso del citato credito 2007/2009 di 231,7 milioni di euro ha determinato una maggiore esposizione finanziaria rispetto a quanto precedentemente previsto allorchè si sperava in un più tempestivo incasso del suddetto credito nei confronti dello Stato.

In proposito, la Corte ha già avuto modo di rappresentare l'esigenza della sollecita liquidazione dei crediti della Società per non costringere questa a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte ai notevoli impegni di investimento.

Ricorso necessitato a fonti di finanziamento che, come osservato anche dal ministero vigilante, essendo a titolo oneroso 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.

Nonostante il ritardo dei detti ritardi in tali adempimenti, si 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 (vedi decreto del ministro della difesa di concerto con i ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze del 27 luglio 2010, concernente i servizi sullo spazio aereo del CTR Verona (ex Garda), nonché il decreto per il transito dei servizi della navigazione aerea sull'aeroporto di Comiso).

I risultati raggiunti, per il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti di assistenza al volo a supporto della navigazione aerea, sono stati conseguiti anche per effetto dei piani degli investimenti varati da ENAV (per un valore di circa 1,5 miliardi di euro nell'ultimo quadriennio) che hanno determinato sostanziali incrementi di sicurezza del sistema.

La Corte, pur dando atto ad ENAV di aver conseguito una performance complessiva caratterizzata da elevati livelli di qualità e di sicurezza del servizio ed un posizionamento di rilievo in ambito internazionale, ha evidenziato la consistente riduzione della capacità produttiva della società determinata dal notevole decremento dei voli assistiti conseguentemente alla grave crisi economica e del settore del trasporto aereo.

Per quanto riguarda le recenti vicende giudiziarie che hanno interessato la Società, si è già riferito nel precedente capitolo 1 lett. G.



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 Control 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