

confermando tra i componenti il precedente amministratore delegato. A seguito delle dimissioni rassegnate dal componente designato dal ministero dell'economia poche settimane dopo la nomina, per un breve periodo l'organo amministrativo è stato composto da 4 membri. L'organo amministrativo è stato integrato, pertanto, mediante cooptazione del componente designato dall'azionista (poi confermato dall'assemblea del 9 aprile 2010) ed attualmente si compone di 5 membri (nel rispetto del *range* da 3 a 5 previsto dallo Statuto).

A seguito delle dimissioni rassegnate da un consigliere di amministrazione, l'assemblea del 28 aprile 2011 ha nominato un nuovo componente dell'organo amministrativo.

Nella seduta del 21 luglio 2009, il consiglio di amministrazione ha definito i poteri dell'amministratore delegato e stabilito il relativo compenso.

In particolare, il consiglio di amministrazione ha riservato a sé la competenza in ordine alle scelte di ordine strategico e programmatico, all'approvazione dei contratti di programma e di servizio con i Ministeri interessati, alle operazioni societarie di carattere straordinario ed alla conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziaria. All'amministratore delegato sono stati, invece, conferiti ampi poteri per l'amministrazione della società, compresa la legale rappresentanza, esclusi soltanto quelli riservati dalla legge e dallo statuto al presidente e quelli riservati dal consiglio stesso alla propria competenza.

Secondo le indicazioni dettate dalla citata legge n. 244/2007, sono stati inoltre ridotti del 25% gli emolumenti da corrispondere ai sensi del comma 1 dell'art. 2389 c.c. ai componenti l'organo amministrativo.

Pertanto, il compenso dei membri del consiglio di amministrazione è stato fissato in euro 37.500 lordi annui per il presidente (nel precedente triennio era di 50.000,00 Euro) e in euro 18.750 lordi annui per ciascun altro consigliere (in precedenza era di 25.000,00 Euro).

Il compenso da corrispondere all'amministratore delegato ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c. è stato determinato in 370.000 euro annui per la parte fissa, ed in 90.000 euro quale parte variabile annuale.

Successivamente, il consiglio di amministrazione del 9 aprile 2010, previa specifica autorizzazione dell'assemblea, ha attribuito al presidente le seguenti deleghe operative:

- supportare l'amministratore delegato nella gestione dei rapporti della società con le istituzioni, con gli enti e con gli altri organismi pubblici, ed in particolare nelle relazioni con il parlamento, con il governo e con le altre istituzioni;

- curare, d'intesa con l'amministratore delegato, i rapporti con le associazioni di categoria del settore aeroportuale (vettori ed altri operatori aeroportuali), anche per quanto concerne le attività di informazione sui piani di sviluppo dei sistemi di controllo del traffico aereo;
- coordinare, d'intesa con l'amministratore delegato, lo svolgimento del servizio di radiomisure.

Il consiglio di amministrazione del 18 maggio 2010 ha determinato il compenso da corrispondere al presidente ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c. in complessivi 100.000 euro annui lordi per la parte fissa (comprensivi del compenso di 37.500 euro annui lordi deliberato dall'assemblea per la carica di presidente e dell'emolumento previsto in suo favore quale componente dei comitati interconsiliari), oltre ad una parte variabile annuale pari, al massimo, al 30% della parte fissa, sulla base di uno specifico piano di incentivazione, approvato dal comitato remunerazioni e dal consiglio di amministrazione.

Ad ottobre 2009, a seguito delle dimissioni presentate dal direttore generale di ENAV il consiglio di amministrazione ha nominato il nuovo direttore generale della società. La direzione generale è stata affidata al responsabile dell'area operativa della società stessa.

Nel 2009 il consiglio di amministrazione ha altresì istituito la figura del segretario generale della società, avente in via primaria il compito di svolgere, con precipue finalità di coordinamento, un'azione di diretto supporto all'amministratore delegato, onde consentire a quest'ultimo di adempiere alle sue responsabilità gestionali con una visione d'insieme interfunzionale, in relazione a tematiche trasversali di elevata complessità e rilevanza interna/esterna, nonché di consentire al vertice aziendale una gestione unitaria, efficace ed efficiente, per il miglior conseguimento degli obiettivi strategici della società e del gruppo, in Italia e all'estero. Anche in questo caso, a ricoprire la carica è stata chiamata una professionalità interna, essendo stato nominato segretario generale il dirigente già responsabile degli affari legali e societari della società.

Nel rispetto degli indirizzi legislativi in merito al contenimento del numero delle strutture amministrative e gestionali, per le finalità di supporto alle attività di valutazione e deliberazione del consiglio di amministrazione di ENAV operano due soli comitati (nei precedenti trienni erano tre) con poteri istruttori, consultivi e propositivi. Si tratta di comitati considerati necessari che in passato hanno già operato: il comitato remunerazioni (tre componenti) ed il comitato strategico (quattro componenti).

La prassi di funzionamento dei comitati interconsiliari era stata, peraltro, già

sperimentata in ENAV nei due precedenti trienni, in cui l'attività del consiglio di amministrazione era risultata agevolata da numerose riunioni su singole tematiche poi oggetto di valutazione e di deliberazione in sede di formale adunanza consiliare.

Il comitato remunerazioni (presieduto da un consigliere di amministrazione diretta espressione del Ministero dell'Economia e delle Finanze) svolge attività di istruttoria e proposta in merito alla determinazione dei presupposti e alla verifica dei risultati relativi alla parte variabile dei compensi dei vertici delegati, nonché inerente agli istituti incentivanti per la prima linea dirigenziale aziendale.

Il comitato strategico (presieduto dal presidente della società) si occupa delle principali tematiche inerenti lo sviluppo aziendale, nonché il posizionamento e l'attività di ENAV nel Sistema Paese.

Per la partecipazione alle attività del comitato, così come per quelle del consiglio di amministrazione, non sono previsti gettoni di presenza; per l'operatività dei comitati sono invece garantiti i medesimi rimborsi spese stabiliti per la partecipazione alle ordinarie attività consiliari (per spese di trasferta, vitto alloggio, ecc.). Secondo le indicazioni della precitata legge n. 244/2007 e successive modificazioni ed integrazioni, nello statuto di ENAV è stata inserita la previsione di una remunerazione per i componenti dei comitati con funzione consultiva o di proposta in misura non superiore al 30% del compenso deliberato per la carica di amministratore. Pertanto, a seguito dell'istituzione dei due comitati è stato previsto per i relativi componenti il compenso aggiuntivo del 30% di quello deliberato in sede assembleare.

Per quanto riguarda l'organo di controllo, l'assemblea del 27 maggio 2010 ha nominato il nuovo collegio sindacale per il triennio 2010-2011-2012, confermando i compensi annui lordi già determinati per il precedente organo, pari a 30.000 euro per il presidente e 20.000 euro per ciascuno dei sindaci effettivi.

Non sono previsti gettoni di presenza o compensi di alcun genere per il magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art.12 della legge 259/58.

Per quanto concerne le altre strutture di controllo, il consiglio di amministrazione del 3 dicembre 2009 ha nominato l'organismo di vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001, con durata triennale a decorrere dalla nomina, a composizione collegiale costituito da tre membri esterni. Per assicurare la massima integrazione dell'organismo di vigilanza con la struttura aziendale è stata istituita una segreteria tecnica dedicata, coordinata dal responsabile della funzione audit aziendale.

Il consiglio di amministrazione ha altresì determinato i compensi lordi annui di competenza dei componenti l'organismo, confermando i precedenti importi pari a 25.000 euro per il presidente e 20.000 euro per ciascuno dei membri.

In attuazione dell'art. 18 bis dello statuto, nella seduta consiliare del 21 luglio 2009 è stato confermato nella nomina il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari (per le medesime finalità di cui all'art. 154 bis del testo unico delle disposizioni in materia finanziaria - d.lgs. 58/1998 e successive modificazioni) nella persona del dirigente dell'area amministrativa.

Il controllo contabile della società è poi affidato ad una società di revisione legale (iscritta nel registro unico istituito presso il ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. n. 39/2010), selezionata a mezzo di procedura ad evidenza pubblica e nominata dall'assemblea del 27 maggio 2010 per il triennio 2010-2011-2012. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione legale e di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 *sexies*, comma 7 bis della legge 248/2005, in materia di contabilità analitica (per l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti ai servizi resi da ENAV). L'Assemblea straordinaria del 28 aprile 2011 ha provveduto alla modifica dello Statuto per l'adeguamento alle norme introdotte con d.lgs. 27 gennaio 2010 n. 39 in materia di revisione legale dei conti.

B- L'organizzazione aziendale

Nell'esercizio 2010 e nei primi sei mesi dell'esercizio 2011, sono stati effettuati numerosi interventi organizzativi.

Per quanto concerne gli interventi organizzativi effettuati nel 2010, si riportano nel seguito i principali.

Nell'ambito dell'Area Operativa, a causa della complessità organizzativa e dell'eccessivo numero dei riporti della funzione Operazioni di Aeroporto, quest'ultima è stata suddivisa in due funzioni distinte. E' stato inoltre istituito il nuovo "CAAV Verona Villafranca", in seguito al passaggio dall'Aeronautica Militare ad ENAV dei servizi di controllo di avvicinamento nello spazio aereo di competenza.

L'Area Amministrativa e l'Area Tecnica sono state riorganizzate in un'ottica di razionalizzazione e ottimizzazione dei processi aziendali inerenti all'approvvigionamento delle infrastrutture tecnologiche e civili. In particolare, all'Area Amministrativa sono state trasferite dall'Area Tecnica le competenze organizzative inerenti alla fase di esecuzione

contrattuale dei progetti di investimento. Inoltre, sono stati istituiti il "Program Management Board", avente lo scopo di coordinare e supervisionare la gestione dei programmi e progetti in questo ambito, ed il "Comitato Investimenti", al fine di garantire un più elevato livello di coordinamento ed indirizzo degli investimenti aziendali.

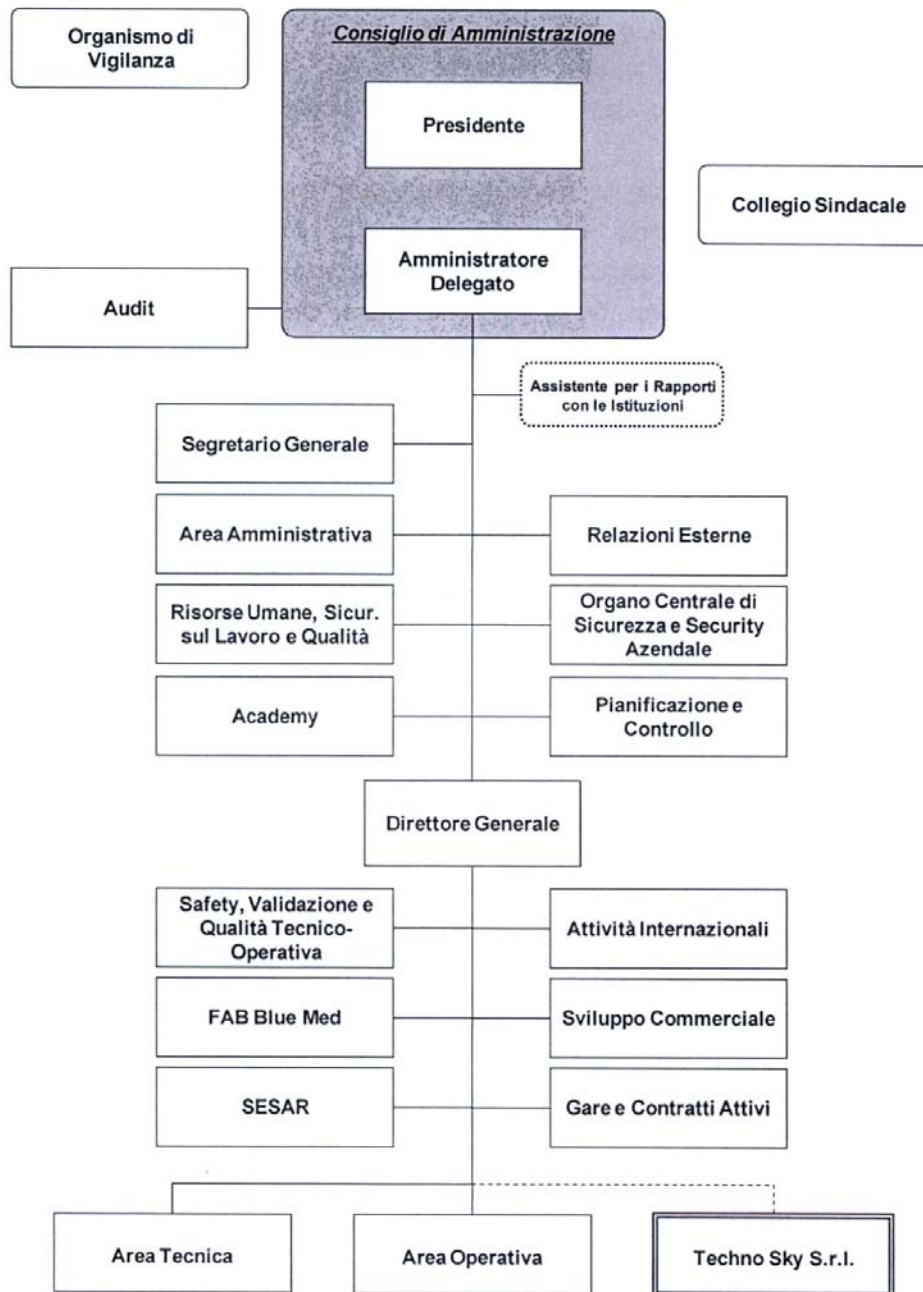
Nell'ambito dell'Area Tecnica sono state soppresse le funzioni Centro Simulazione e Sperimentazione e Sistemi Satellitari, le cui attività sono confluite in altre Strutture già esistenti nella stessa Area Tecnica e nell'Area Operativa, in un'ottica di razionalizzazione ed ottimizzazione connessa anche alle evoluzioni del contesto europeo.

Per quanto riguarda il comparto delle attività internazionali, sono state introdotte alcune rilevanti novità organizzative, tra cui il "Comitato per le attività internazionali" e, alle dirette dipendenze del Direttore Generale, le nuove funzioni "FAB Blue Med" e "SESAR", al fine di garantire il presidio delle attività negli omonimi Programmi internazionali.

È stato ridisegnato, centralizzandolo, il processo di vendita sul mercato terzo dei servizi aziendali e di Gruppo, processo gestito della funzione "Sviluppo Commerciale".

Per quanto concerne gli interventi organizzativi effettuati nel primo semestre del 2011, tra i più significativi si annoverano: la riorganizzazione della funzione Academy, attraverso una nuova articolazione della struttura e la parziale riorganizzazione dell'Area Amministrativa, mediante l'accorpamento e la soppressione di alcune Funzioni al fine di razionalizzare le relative posizioni organizzative, con il contestuale spostamento della funzione Gare e Contratti Attivi alle dirette dipendenze del Direttore Generale.

Macrostruttura ENAV al 30/06/2011



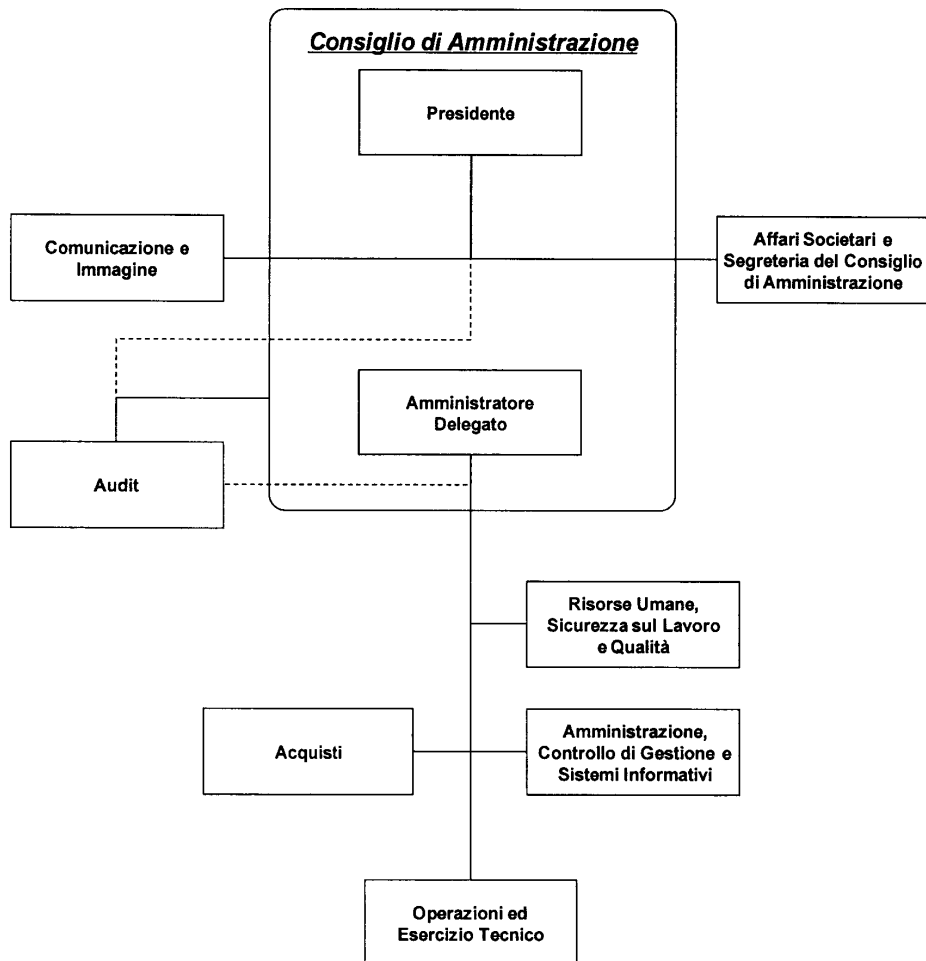
Techno Sky S.r.l.

Nel corso del 2010 e della prima metà del 2011, è proseguito il processo di riorganizzazione di Techno Sky, mediante interventi organizzativi sia sulla macro-struttura sia nell'ambito dell'organizzazione di dettaglio delle strutture centrali e territoriali.

Per quanto riguarda la macro-struttura aziendale, in particolare, i principali interventi sono i seguenti: nel 2010, a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione che ha abolito la posizione del Direttore Generale, le strutture prima dipendenti dal Direttore Generale sono state poste alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato; nel 2011, a seguito della nomina del nuovo Amministratore Delegato e del conferimento di deleghe, oltre che a quest'ultimo, anche al Presidente, le funzioni aventi competenza in materia di affari societari, comunicazione, immagine sono state poste alle dirette dipendenze del Presidente.

A seguito delle suddette variazioni organizzative, nonché di ulteriori interventi occorsi nel periodo considerato, l'attuale macro-struttura di Techno Sky è la seguente:

Macrostruttura Techno Sky al 30/06/2011



Per quanto riguarda il Sistema di gestione per la qualità di Techno Sky, tra le fine del 2010 ed i primi mesi del 2011 l'organismo di certificazione (DNV Italia) ha condotto, positivamente, la verifica di mantenimento annuale.

Nel 2010, Techno Sky ha inoltre ottenuto l'attestato di riconoscimento di conformità del Sistema di gestione per la qualità alle pubblicazioni NATO AQAP 2110 e AQAP 160. Tali attestazioni di conformità agli standard militari sono necessarie per ottenere commesse dal Ministero della Difesa.

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

Nel mese di giugno del 2011 ENAV ha ottenuto, da parte di ENAC, il secondo rinnovo della certificazione "Single European Sky" (SES) quale fornitore di servizi di navigazione aerea, in accordo al regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo e al regolamento (CE) n. 2096/2005 e s.m.i. sui requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, dimostrando il mantenimento dei requisiti specifici per ciascuno dei servizi forniti (ATS, AIS, MET e CNS) e dei c.d. requisiti generali quali: competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione, gestione della *safety* e della qualità, *security*, risorse umane, solidità finanziaria (capacità economica e finanziaria, revisione contabile), responsabilità e copertura dei rischi, qualità dei servizi (apertura e trasparenza nella fornitura dei servizi e piani di emergenza), requisiti in materia di relazioni.

Nel biennio propedeutico al secondo rinnovo, ENAC ha svolto 44 audit (17 nel 2009, 21 nel 2010 e 6 nel primo semestre del 2011) 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.

Nel corso del primo semestre del 2011, ENAV è stata inoltre oggetto di un audit da parte di ENAC al fine di verificare il mantenimento dei requisiti certificativi necessari al rinnovo, previsto per gennaio 2012, della certificazione quale "Organizzazione di formazione" ai sensi del Dlgs. 118/08 "Attuazione della direttiva 2006/23/CE, relativa alla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo", ottenuta nel gennaio del 2010.

Nel Dicembre 2010 ENAV ha, infine, conseguito, per la propria flotta aerea di Radiomisure, il "Certificato di Operatore di Lavoro Aereo" (COLA) ai sensi del

Regolamento ENAC "Certificato di Operatore di lavoro aereo", necessario per l'esecuzione di voli per attività di radio-misurazione (voli per rilevamenti e osservazioni).

Alla fine del 2010, ENAV ha ottenuto il rinnovo della certificazione di qualità da parte dell'organismo di certificazione (DNV Italia), per il triennio 2011-2013. Tale traguardo è stato raggiunto al termine dell'iter di rinnovo della certificazione, o "ricertificazione", in cui l'organismo ha riesaminato globalmente il Sistema di gestione per la qualità aziendale mediante un nuovo programma di audit che ha coinvolto le sedi centrali e territoriali di ENAV. Con tale ricertificazione si è concluso, di fatto, il primo ciclo di vita del Sistema Qualità: infatti, la prima certificazione del Sistema era stata conseguita alla fine del 2007 ed il relativo certificato di conformità alla norma UNI EN ISO 9001, successivamente aggiornato alla versione 2008 della Norma stessa, aveva validità triennale. 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. Come già accennato, nel 2010 Techno Sky ha inoltre ottenuto l'attestato di riconoscimento di conformità del Sistema di gestione per la qualità alle pubblicazioni NATO AQAP 2110 e AQAP 160.

D - Il rapporto Stato – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

Nel corso del 2010 e del primo semestre 2011 la società ha continuato ad operare in sintonia con le istituzioni di riferimento. In proposito, nella precedente relazione si era dato atto di 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 altresì 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 richiesto dal ministero dell'economia e delle finanze), seppur rinviando l'individuazione dei

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 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.

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 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 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, dell'indebitamento finanziario causato dal ritardo dei pagamenti da parte dello Stato, e dall'altro, dell'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 che il gestore aeroportuale corrisponda ad ENAV i costi di gestione sopportati da quest'ultima 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, 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.

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>>.

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, soprattutto, 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, peraltro, ha costituito sino ad oggi 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 diverrebbero liquidi ed esigibili.

Si tratta di problematiche importanti, la cui mancata soluzione ha, di fatto, determinato il sostanziale ed inevitabile blocco del programma. La società, infatti, non ha potuto che prendere atto che, in considerazione soprattutto dell'insostenibilità per gli equilibri economici e finanziari aziendali del carico di gran parte delle spese d'investimento a tutt'oggi ancora prive di copertura e delle onerose spese di gestione previste per l'assunzione del servizio sugli aeroporti in parola, non sussistono attualmente le condizioni per procedere con la realizzazione del programma. Nel manifestare tale intendimento ai dicasteri di riferimento, ENAV ha tuttavia precisato che continuerà a fornire, sul piano tecnico ed operativo, la massima collaborazione a tutte le istituzioni ed agli enti competenti per rilevare le necessarie esigenze tecniche e predisporre le indispensabili pianificazioni. Ciò, per consentire il più celere riavvio e completamento del programma, qualora dovessero essere superate tutte le segnalate difficoltà ad oggi ostative al suo prosieguo.

In merito alla mancata riscossione dei crediti statali va inoltre 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 4,5 mln/euro di interessi passivi corrisposti nel 2010), 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 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.

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. Esempio, in proposito, sono proprio i pareri favorevoli, con prescrizioni, già forniti dal CIPE l'8 maggio 2009 ed il 22 luglio 2010 sugli stessi contratti di programma e di servizio 2007-2009; pareri anch'esso non ancora pubblicati.

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. È 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; importo che, incrementato del credito maturato nel 2010 e del contributo di 30 milioni di euro per la sicurezza dell'anno 2010 (di competenza del MIT - ministero delle infrastrutture e dei trasporti), attesta il totale a circa 344 milioni di euro.