

nuovo *Performance Scheme* Europeo, che impone a tutti gli ANSP obblighi in termini di efficientamento congiuntamente alla sostanziale abolizione del meccanismo di *cost recovery*, all'inizio del 2012 il Board Investimenti di ENAV (istituito a metà gennaio 2012, presieduto dall'Amministratore Unico e composto dai responsabili Area Tecnica, Area Operativa e Funzione Amministrazione, Finanza e Controllo) ha predisposto un piano che prevedesse delle riduzioni degli investimenti, salvaguardando ovviamente quelli legati ad aspetti di sicurezza o di cogenza normativa.

Il Piano degli Investimenti 2012-2014 prevede interventi per un importo contrattuale complessivo pari a circa 409 milioni di Euro, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

2012	2013	2014	TOTALE
132 M€	140 M€	137 M€	409 M€

– *Interventi previsti nel Piano Investimenti 2012-2014*

In tale cifra è inclusa la quota di investimento operata nell'ambito del contratto di servizio ENAV - Techno Sky per la conduzione e la manutenzione degli impianti e dei sistemi operativi di assistenza al volo, afferente le attività di sviluppi ed ammodernamenti funzionali, valutati in 10 MEuro/anno.

Tale quota non era esplicitata nei piani precedenti, in quanto parte di un contratto di esercizio.

Al netto di tale quota, e quindi a parità di condizioni con il precedente piano, sono previsti investimento per circa 379 MEuro, in flessione rispetto al piano triennale 2011-13, pari a 405 MEuro.

2012	2013	2014	TOTALE
122 M€	130 M€	127 M€	379 M€

– *Interventi previsti nel Piano Investimenti 2012-2014 al netto della quota di investimento operata nell'ambito del contratto di servizio ENAV - Techno Sky*

La flessione sul primo anno è da 137 MEuro previsti lo scorso anno a 122 MEuro, con riduzione del 11% circa.

La riduzione è invero anche più significativa, in quanto nel 2011, a fronte di un piano di attivazione previsto di 137 MEuro, anche a causa delle complesse situazioni venutesi a creare negli ultimi mesi dell'anno, sono stati attivati programmi solo per 119 MEuro ed il 2012 avrebbe dovuto, quindi, prevedere una attivazione di quasi 160 MEuro, per mantenere le pianificazioni di obiettivo del precedente CdA.

Tale contenimento è stato effettuato attraverso:

- differimento di spesa delle esigenze meno prioritarie e non collegate a sicurezza;
- semplificazione delle esigenze , includendo nel piano solo le parti essenziali;
- una più energica *policy* di negoziazione verso i fornitori;
- minore ricorso al "General Contracting", con articolazione degli interventi su più affidatari specializzati ed incremento del lavoro interno di coordinamento da parte dell'Area Tecnica;
- maggiore utilizzo degli affidamenti *in house*.

La sostenibilità dell'impegno contrattuale approvato, coniugando peraltro le esigenze di contenimento della spesa con gli ineludibili obiettivi di conservazione ed ampliamento del posizionamento competitivo acquisito nel panorama internazionale, è stata definita tenendo conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti al 31 dicembre 2011, relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani e in corso di realizzazione, pari a circa 397 milioni di Euro. Sulla base delle stime attualmente formulabili, tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2012-2014, dovrebbe produrre nel triennio di riferimento un avanzamento economico delle opere complessivamente pari a circa 516 milioni di Euro, declinabili in ciascun esercizio come illustrato di seguito. L'avanzamento delle opere realizzate afferisce per circa il 91% ai contratti già in essere al 31 dicembre 2011 e per circa il 38% agli investimenti previsti per il triennio 2012-2014.

	2012	2013	2014
Avanzamento economico annuo	157,5 M€	161,7 M€	196,9 M€

- *Avanzamento economico*

Peraltro, il conseguente fabbisogno finanziario troverebbe una parziale copertura attraverso i contributi in conto impianti già riconosciuti a valere sugli Interventi negli aeroporti di Napoli, Grottaglie ed ACC di Brindisi nell'ambito del PON reti e mobilità 2007/2013 (14,2 milioni), attesi per circa 11 milioni di Euro entro il 2012 e per i restanti 3,2 milioni di Euro entro il 2013.

La sostenibilità sotto il profilo finanziario degli impegni connessi al Piano Investimenti è stata valutata delineando uno scenario che recepisce le seguenti principali assunzioni di carattere economico-finanziario, che impattano significativamente sugli incassi e pagamenti dei crediti/debiti. In particolare:

- incasso nel corso del 2012 dei corrispettivi dovuti dallo Stato in relazione al Contratto di Servizio 2007/2009;
- incasso nell'esercizio 2014 del saldo dei corrispettivi dovuti dallo Stato in relazione al Contratto di Servizio 2010/2012;
- livelli di efficienza nell'incasso dei crediti verso EUROCONTROL, connessi ai servizi di rotta e terminale analoghi a quanto registrato nell'esercizio 2011;
- tempistica di pagamento dei debiti verso i fornitori prudenzialmente invariata rispetto a quella dell'esercizio 2011;
- lo sviluppo dei ricavi da *core business* tiene conto degli effetti favorevoli introdotti dalla Legge di Stabilità 2012 (riduzione dell'incidenza dello Stato a beneficio dei ricavi di terminale), assumendo tuttavia, date le prospettive contrazioni nei volumi di traffico, una riduzione mediamente pari al 5,5% rispetto a quanto previsto sia nel Piano Nazionale di *Performance* e sia in sede di budget e definizione delle tariffe;
- la stima annua del fatturato in relazione sia ai contratti già sottoscritti ed ancora aperti al 31 dicembre 2011 e sia in relazione agli interventi delineati nel nuovo Piano degli Investimenti 2012-2014, è stata formulata sulla base di valutazioni di carattere statistico desunte dagli andamenti riscontrati negli esercizi precedenti, nelle more dell'avvio di un processo ricognitivo teso a definire in modo più analitico e puntuale l'avanzamento economico-finanziario dei singoli investimenti attraverso lo sviluppo temporale delle principali fasi progettuali.

La Società ha quindi previsto che la fattibilità finanziaria dei suddetti investimenti nei singoli anni di piano verrà sistematicamente verificata in relazione sia al verificarsi delle assunzioni sopra illustrate, sia all'evoluzione prospettica dell'indebitamento

finanziario dell’Azienda che, in quanto tale, risente fortemente dello scenario macro economico di riferimento, contraddistinto da una prospettica e significativa contrazione dei volumi di traffico.

Nel Piano sono inoltre previsti alcuni nuovi interventi legati precipuamente ad incremento di capacità che, dato il corrente andamento del traffico, saranno effettuati solo in presenza di finanziamento esterno, con i seguenti valori stimati:

2012	2013	2014	2015	2016
0,2 M€	0,3 M€	3,3 M€	3,5 M€	4,8 M€

– *Progetti avviabili in presenza di finanziamenti esterni*

I principali sono:

- intervento aeroporto Grottaglie;
- radar Calabria;
- radar Trapani.

Il Piano considera gli effetti sulla pianificazione conseguenti a due importanti decisioni assunte fra fine 2011 e inizio 2012.

1. la risoluzione del contratto di ammodernamento dell’aeroporto di Palermo a seguito del definanziamento dell’opera da parte del CIPE. In considerazione di tale evento e dei profili di crescita del traffico rivisti, sono stati previsti solo alcuni degli interventi precedentemente individuati ed essenzialmente quelli volti alla gestione della obsolescenza. Altri apparati di cui era stato avviata la acquisizione in tale programma sono stati destinati ad altri interventi previsti dal piano;
2. la cancellazione e riavvio del programma 4Flight. ENAV ha pianificato fin dal 2008 una “roadmap” per il rinnovamento del piattaforma *software* ATM in linea con gli obiettivi del programma SESAR ed in collaborazione con il *provider* francese DSNA, con il programma denominato “4 Flight”. La nuova piattaforma presenterà caratteristiche spinte di interconnettività con la rete europea, di cui

sarà parte integrante, in accordo ai previsti obiettivi di integrazione e interoperabilità.

A fine 2011 tale *roadmap* è stata sottoposta ad una approfondita analisi a seguito di varie criticità rilevate:

- il previsto incremento di traffico, che avrebbe richiesto una nuova architettura dalle migliori prestazioni, a seguito della crisi generale del comparto dovrebbe invece verificarsi con circa un biennio di ritardo;
- il costo di implementazione cui si era pervenuti mediante gara europea, ancorché allineato con i corrispondenti costi sostenuti da DSNA, non risultava sostenibile.

Per tale motivo ENAV ha deciso di differire di circa 2 anni l'implementazione di 4Flight, apportando inoltre delle significative differenze volte a ridurre la cornice di spesa:

- abbassamento dei requisiti di ingresso di partecipazione alla gara;
- eliminazione dalla gara di alcune componenti dell'attuale sistema (le più recenti) che sono in grado di supportare una vita operativa più lunga e non richiedono immediato rifacimento;
- individuazione di alcune componenti da affidare come sviluppo *in house* a Techno Sky, che ha recentemente potenziato il reparto di Ingegneria del software e può pertanto ricoprire un maggiore ruolo di spetto a quello ipotizzato all'atto della precedente gara.

La "*roadmap*" incorporata nel piano investimenti 2012-14 prevede quindi una estensione della vita operativa dell'attuale piattaforma *software* ATM (SATCAS) fino al 2018 grazie ad una serie di interventi di ammodernamento e potenziamento su alcune componenti definite "*4Flight-ready*", ossia che verranno mantenute anche nella piattaforma successiva con soli adattamenti, preservando quindi il valore di tali investimenti. Nel contempo verrà predisposta una nuova gara europea per lo sviluppo del nuovo sistema ATM 4-Flight sulla base dei revisionati obiettivi ed articolazioni prima citate.

Nel 2018 il nuovo sistema ATM inizierà a sostituire la piattaforma SATCAS in esercizio. L'obiettivo è quello di portare in esercizio la nuova piattaforma nei quattro ACC Italiani entro il 2020, in coerenza con il nuovo *Master Plan* di SESAR.

E) LE RISORSE UMANE, LE RELAZIONI INDUSTRIALI, LA FORMAZIONE, IL CONTENZIOSO DEL LAVORO E LA PRIVACY**1. Evoluzione della consistenza del personale**

L'andamento dell'organico relativo all'esercizio 2011 è stato caratterizzato da una politica di sostanziale stabilità della consistenza quantitativa delle risorse (+23 unità rispetto al 2010 e - 28 rispetto al budget previsto) orientata però ad un ricambio/rinnovamento qualitativo delle competenze e delle professionalità. E' stata, infatti, attuata un'azione mirata di gestione del *turn-over* attraverso:

- sostituzione delle uscite dei CTA e attivazione del processo di selezione e formazione di nuovi CTA che ha portato al maggio 2012 l'organico dei CTA a 1848 unità (+139 rispetto al 12/2010);
- prosecuzione dell'azione di ridimensionamento del personale EAV (-15% rispetto al 2010).
- ricambio qualitativo del personale amministrativo/supporto e di controllo.

Nelle tabelle che seguono, sono riportati i dati relativi alla consistenza di personale secondo varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio, ove si evince che l'aumento del personale è dovuto soprattutto alle assunzioni dei controllori del traffico aereo.

	31/12/2010	31/12/2011
Dirigenti	74	70
Quadri	348	351
Impiegati	2.829	2.853
Consistenza finale al 31 dicembre	3.251	3.274

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale è così rappresentabile:

	31/12/2010	31/12/2011
Management e Coordinamento	422	421
Controllori Traffico Aereo	1.531	1.603
Esperti di Assistenza al Volo	394	335
Operatori Servizio Meteo	129	147
Naviganti	24	20
Amministrativi	480	468
Tecnici	178	187
Personale Informatico	93	93
Consistenza finale al 31 dicembre	3.251	3.274

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

ORGANICO ENAV - Consuntivo 2011

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Nav		Tecnici		Inform.		Ammin.		Totale	
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri
AMMINISTRATORE USBCO	2													3		5	
ACADEMY	4	16	4	5	1	1				5	1	1		11	2	43	8
AREA AMMINISTRATIVA	5			2	1					8	5	40	8	98	23	153	37
RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI	2													6	2	8	2
ATTIVITA INTERNAZIONALI	1	4	2	1						1	1			4	1	11	4
AUDIT	1													9	3	10	3
FAB BLUE MED	1	3	1							1	1			1		6	2
GARE E CONTRATTI ATTIVI	1													6	2	7	2
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1	1	1							6	2	5	1	10	1	23	5
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	1	2										1	1	13	3	17	4
COMUNICAZIONE	5	1												19	1	25	1
RISORSE UMANE, SICUREZZA SUL LAVORO E QUALITA'	7									20	3	6	1	118	16	151	20
SAFETY, VALIDAZIONE E QUALITA' TECNICO-OPERATIVA	4	10	2							10	1			4		28	3
AFFARI LEGALI E SOCIETARI	4													18	5	22	5
SESAR	1	5	4							4	1			2		12	5
SVILUPPO COMMERCIALE	1	1	1							1	1			4	1	7	3
AREA TECNICA	4							1	1	78	26	3	2	21	3	107	32
AREA OPERATIVA	26	1.749	174	336	7	148	2	33	13	108	13	53	3	187	3	2.639	215
OPERAZIONI DI AEROPORTO-SAAV/CAAV	14	482	49	105		60				12	4	3		47		724	53
OPERAZIONI DI AEROPORTO-UAAV/NAAV	1	279	13	126	5	61				2		1		35	1	505	24
OPERAZIONI DI ROTTA	3	967	93	28						29	1	12		62	1	1.101	100
Consuntivo 2011	70	1.792	189	344	9	149	2	34	14	242	55	109	16	534	66	3.274	351

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ORGANICO ENAV - Previsione 2012

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Nav		Tecnici		Inform.		Ammin.		Totale	
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri
AMMINISTRATORE UNICO	2													3		5	
AUDIT	1													9	3	10	3
AMMINISTRAZIONE FINANZA E CONTROLLO	5	2										2	1	78	21	87	22
AFFARI LEGALI E SOCIETARI	4													18	5	22	5
RISORSE UMANE	11	16	4	5	1	1				25	4	7	1	129	19	194	29
QUALITA' E SISTEMI DI GESTIONE	1									7				3	1	11	1
RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI	2													6	2	8	2
COMUNICAZIONE	5	1												19	1	25	1
ACQUISTI	1									3				36	8	40	8
SAFETY E SECURITY	4	11	3							10	3	5	1	11	0	41	7
SUBUFFO COMMERCIALE	1	1	1							1	1			4	1	7	3
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	2	9	6	1						5	2			6	1	23	9
FAB BRUE INC	1	3	1							1	1			1		6	2
AREA TECNICA	5			2	1			1	1	95	33	41	11	22	3	166	49
AREA OPERATIVA	25	1.807	174	441	7	28	2	33	13	115	13	63	3	185	3	2.687	215
OPERAZIONI DI AEROPORTO-SAAV/CAAV	14	511	50	160		80				15	4	3		47		810	54
OPERAZIONI DI AEROPORTO-UAAV/NAAV	1	293	18	100	5	61				2		1		35	1	573	24
OPERAZIONI DI ROTTA	3	985	100	25						32	1	12		62	1	1.119	102
Previsione 2012	79	1.850	189	449	9	29	2	34	14	262	57	108	17	530	68	3.332	356

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale e stima fornita dalla Società

2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2011 si chiude a 391,1 ml di Euro con un incremento di 11,5 ml di Euro (+3,0%) rispetto al 2010 che era stato consuntivato a 379,6 ml di Euro.

Le cause del suddetto, limitato, incremento sono da individuarsi nel combinato effetto di più fattori tra cui principalmente:

Stipendi ed altri assegni fissi

Si è passati da 216,90 mln di Euro a 233,68 mln di Euro (+16,78 mln di Euro pari al +7,74%). L'aumento è da attribuirsi alla crescita fisiologica delle retribuzioni, alla mensilizzazione della parte fissa del Premio di Risultato ed agli effetti dell'accordo dell'11 gennaio 2011 relativi al riconoscimento dell'inflazione relativa al periodo 2008 - 2009.

L'organico medio 2011 presenta una aumento di circa 26 unità rispetto al 2010.

Incentivo all'esodo

Il valore consuntivato relativo al personale dipendente è passato da 8,45 mln di Euro del 2010 a 1,72 mln di Euro nel 2011 (-6,73 mln di Euro pari 79,64%). Gli esodi 2011 hanno interessato 32 unità.

Premio di Risultato

Il criterio di calcolo del PdR prevede che a tale istituto sia dedicato il 25% dell'incremento dei ricavi dell'anno rispetto ai ricavi del 2009. La contrazione dei ricavi di rotta per l'anno 2011 ha portato ad un accantonamento di 5,5 mln di Euro a fronte di un accantonamento di 8,5 mln di Euro per il 2010 (-3 mln di Euro pari al -35,29%).

Lavoro Straordinario in Linea Operativa (ex ore aggiuntive)

Il numero totale di ore straordinarie nel 2011 è stato di circa 132.000 contro le 167.000 del 2010. Di conseguenza il valore consuntivato è stato di 9,35 mln di Euro a

fronte di 11,99 mln di Euro per il 2010 (-2,64 mln di Euro pari al -22%). Il minor ricorso a tale istituto è motivato dal decremento di traffico registrato nel 2011 rispetto al 2010.

Oneri sociali

Gli oneri sono passati da 85,4 mln di Euro del 2010 a 90,8 mln di Euro del 2011 (+5,4 mln di Euro pari al +6,3%) a seguito dell'aumento della base imponibile.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DESCRIZIONE CONTO	Consuntivo 2010	Consuntivo 2011	Delta 2011/2010
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	216.900.284,95	233.680.494,39	16.780.209,44
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	1.053.626,27	1.034.664,25	-18.962,02
Disponibilità	310.798,00	290.298,00	-20.500,00
Indennità per trasferimenti	990.222,66	565.953,41	-424.269,25
Indennità per trasferimenti temporanei	161.063,64	293.798,21	132.734,57
Permessi e RFS	162.158,70	147.187,83	-14.970,87
Maggiorazioni per lavoro in turno	13.573.488,63	13.644.919,48	71.430,85
Festività coincidenti	1.777.120,54	2.085.166,49	308.045,95
Altre indennità	129.024,70	295.515,67	166.490,97
Straordinario operativo (ex compensi ore aggiuntive)	11.986.215,00	9.345.270,00	-2.640.945,00
Reperibilità	1.968.614,17	1.874.507,25	-94.106,92
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	2.047.079,00	1.426.187,00	-620.892,00
Premio di risultato non dirigente	8.500.000,00	5.500.000,00	-3.000.000,00
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	1.191.930,73	803.331,22	-388.599,51
Missioni estere	118.680,18	110.820,00	-7.860,18
Missioni addestrative	646.157,79	905.600,81	259.443,02
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	1.264.577,52	1.563.479,11	298.901,59
Accantonamento dirigenti per RFS e ferie maturate e non godute	143.487,31	134.691,60	-8.795,71
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	362.372,10	451.703,29	89.331,19
Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute	37.306,70	35.504,71	-1.801,99
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale dipendente	3.899.570,93	4.763.076,51	863.505,58
Assicurazione del personale dirigente	137.919,82	89.212,90	-48.706,92
Oneri previdenziali ed assicurativi	76.654.353,07	81.606.745,07	4.952.392,00
Oneri previd. INAIL	2.162.207,51	2.192.587,31	30.379,80
Contributi al fondo di previdenza complementare	6.558.353,68	7.001.281,09	442.927,41
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	14.338.160,59	16.038.749,04	1.700.588,45
Accantonamento dirigenti TFR	717.848,31	844.765,68	126.917,37
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			
Incentivo all'esodo	10.674.200,16	3.493.600,04	-7.180.600,12
Altri costi del personale	45.313,19	33.078,71	-12.234,48
Borse di studio e rimborsi	1.104.278,62	821.798,72	-282.479,90
Equo Indennizzo		16.450,60	16.450,60
Totale	379.616.414,47	391.090.438,39	11.474.023,92

Aggregazione dati sistema aziendale GEPE (Gestione Personale) tramite JET (Join ENAV Transformation)

Il costo medio del personale, risultato nel 2010 pari ad Euro 116.364, è pari nel 2011 ad Euro 119.126.

La retribuzione media, con esclusione degli oneri accessori e delle altre spese, è passata da 80.788 Euro per l'anno 2010 a 83.518 Euro per l'anno 2011.

3. Le Relazioni Industriali

A seguito della recente normativa comunitaria che ha imposto ai singoli *service provider* l'adozione di un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione e sulla ottimizzazione delle *performance*, operative ed economiche, ENAV ha inteso consolidare e sviluppare tutti i settori strategici che la compongono al fine di rafforzare e migliorare il ruolo di eccellenza che la stessa riveste all'interno del mercato nazionale ed internazionale.

Proprio a tal fine, Azienda e sindacato hanno realizzato nel corso del 2011 accordi finalizzati a migliorare il livello qualitativo nei suoi principali settori operativi, ottenendo, allo tempo stesso, un positivo riscontro tra il personale coinvolto.

Sotto tale luce vanno letti gli accordi sottoscritti per il consolidamento del ruolo della scuola di formazione tecnico/operativa di "Academy" e per l'accrescimento professionale dei compiti prettamente operativi della categoria dei controllori del traffico aereo.

Nell'ambito strettamente relazionale si è potuta apprezzare una responsabile maturazione nelle modalità di confronto con le organizzazioni sindacali che ha consentito di confermare, anche per l'anno 2011, il trend registrato negli ultimi anni di totale assenza di azioni di sciopero.

Nel primo quadrimestre del 2012, in tempi decisamente brevi e senza alcuna tensione è stato sottoscritto l'accordo di rinnovo del contratto di lavoro del personale di ENAV, scaduto il 31 dicembre 2011. Nell'ottica di una efficace riduzione degli interlocutori sindacali la sottoscrizione è avvenuta tra ENAV e le dieci organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative escludendo, quindi, dal tavolo negoziale quelle organizzazioni che non possedevano le suddette necessarie peculiarità.

L'aspetto maggiormente caratterizzante l'intesa di rinnovo è stato il superamento della tradizionale contrapposizione dei ruoli finalizzata ad una mera logica di scambio negoziale per evolvere a favore di una condizione di comune interesse a potenziare i livelli di professionalità e di competitività aziendali, al fine di mantenere e sviluppare il ruolo di coordinamento di ENAV in ambito nazionale e favorirne la sua capacità di penetrazione a livello europeo.

Privilegiare aspetti professionali (quali ad esempio la politica sui quadri, l'inquadramento, l'attribuzione di specifiche indennità di Funzione, etc.) ed anteporre tematiche di scarso *appeal* fra i lavoratori (quali ad esempio le tutele sociali, la politica degli organici, i significativi recuperi di produttività e competitività, etc.) a riconoscimenti economici in linea con le condizioni generali del sistema Paese ma

decisamente al di sotto dei trend che hanno caratterizzato spesso, ed anche nel recente passato, la politica retributiva cui la categoria dei controllori del traffico aereo era stata abituata, sono inequivocabili segni di un progressivo e positivo evolversi delle relazioni industriali all'interno di ENAV.

4. Il contenzioso del lavoro

È proseguita, anche nel corso del 2011, la diminuzione del numero di controversie giudiziarie instaurate contro ENAV, che, con l'eccezione (peraltro modesta) del 2010, vede ormai da molti anni una costante contrazione di nuove controversie in materia di lavoro.

Non si sono avuti, come nell'anno precedente, ricorsi seriali, ma singole controversie su vari aspetti del rapporto di lavoro. Alcune di esse si sono già concluse con esiti in larga parte favorevoli all'Azienda.

In linea generale, continua anche a decrescere il numero dei contenziosi in atto (meno di 150 a maggio 2012), in quanto, in linea generale si preferisce indirizzare il contenzioso verso problematiche meno aleatorie e più basate sulla concreta ricerca di un preciso orientamento giurisprudenziale in materia, laddove ritenuto degno di approfondimento.

Resta comunque elevata (superiore all'80%) la percentuale di vittorie di ENAV nelle cause pervenute a sentenza.

5. La privacy

Per quanto riguarda il settore Privacy, anche per l'anno 2011, la Società ha realizzato il Documento Programmatico sulla Sicurezza, predisposto ai sensi degli artt. 31, 34 e 35 del d.lgs.196/2003, Codice in materia di protezione dei dati personali, sottoscritto dal titolare del trattamento dei dati personali, che costituisce una misura di sicurezza da adottare per assicurare un livello minimo di protezione dei dati personali in caso di trattamento effettuato con o senza strumenti elettronici. Tale documento contiene idonee informazioni riguardo alle misure di sicurezza attinenti il trattamento in azienda dei dati personali.

L'Analisi dei rischi, documento allegato al Documento programmatico sulla Sicurezza per l'anno 2011, ha visto la collaborazione di tutte le Funzioni Aziendali ed ha portato all'elaborazione di un nuovo piano di mitigazione del rischio a medio-lungo

termine, monitorato costantemente per adeguarlo alle modifiche organizzative ed operative che intervengono in Azienda.

È stata effettuata, inoltre, in raccordo con le Funzioni aziendali Sistemi Informativi Gestionali (SIG) e *Security*, ognuna per gli aspetti di propria competenza, così come previsto dal Provvedimento del Garante della Privacy del 27 novembre 2008, la valutazione sull'operato degli Amministratori di Sistema.

ENAV ha, inoltre, sempre attiva, sulla Intranet aziendale un'apposita sezione dedicata alla *privacy*, attraverso la quale tutti i dipendenti dotati di accesso alla rete aziendale hanno la possibilità di consultare la normativa di riferimento, di accedere tramite *link* al sito del Garante sulla *Privacy* e di usufruire in modalità *e-learning* della formazione.

Nel corso del 2011 si è provveduto, inoltre, alla rivisitazione dell'Informativa sul trattamento dei dati personali.

La predetta informativa, peraltro già presente sulla intranet aziendale alla sezione *privacy*, ha sostituito ed abrogato la precedente in quanto, in conformità alle prescrizioni del Garante per la protezione dei dati personali, tiene conto delle innovazioni tecnologiche e organizzative che hanno diretta conseguenza sul trattamento dei dati personali dei lavoratori e sulla loro tutela e riservatezza.

6. La formazione e l'Academy di Forlì

Le ore di formazione erogate durante il 2011 da Academy manifestano una flessione del 10% rispetto al trend ormai consolidato degli ultimi anni e si sono attestate a 226.700. La fisiologica flessione della domanda interna, legata in parte anche all'andamento del traffico in questi ultimi anni, è stata in parte compensata da un maggiore impegno dell'Academy sul mercato esterno che ha visto l'erogazione di 16.950 ore per 190 partecipanti esterni.

La formazione riferita alle figure professionali ATS ha rivestito un ruolo di particolare rilevanza per un totale complessivo di 219 allievi.

La formazione tecnologica ha visto incentrata l'attività 2011 sul completamento del ciclo di formazione/aggiornamento per la omogeneizzazione delle conoscenze tecniche del personale di ENAV ed è stato realizzato un percorso formativo "*ad hoc*" di livello universitario sui temi *Initial Training* (parte *Qualification*) destinato oltre che ai tecnici ENAV anche ai tecnici di TechnoSky.

L'attività della Formazione Manageriale e Tecnico-Amministrativa ha visto la ridefinizione e progettazione del nuovo impianto di formazione manageriale finalizzato

a consolidare le competenze e le *soft skill* del *management*, sia in relazione all'acquisizione di nuove responsabilità e ai risultati della valutazione delle *performance*, sia in relazione alle linee guida strategiche e di sviluppo dell'Azienda.

Attraverso la piattaforma *e-learning* sono stati attivati percorsi di *training* individuali riguardanti la formazione obbligatoria per legge (sicurezza sul lavoro, *privacy*), i corsi a catalogo e di lingua. La modalità della formazione in *e-learning*, per un'azienda come ENAV, capillarmente distribuita sul territorio, consente immediatezza di erogazione, flessibilità ed efficienza.

Nell'ambito della Formazione finanziata sono stati avviati progetti e piani formativi nell'ambito del finanziamento Fondimpresa che nel 2011 ha visto un ritorno economico di circa 309.000Euro.

Il 2011 ha visto un'accelerazione delle iniziative di formazione indirizzate ai mercati esterni del settore *Aviation*. In questo contesto si sono sviluppati ed erogati servizi formativi ad alta specializzazione per il *provider* ANS cinese ATMB-East China ed per il *provider* ANS ucraino UKSATSE (per un totale di circa 100 controllori), entrambi focalizzati sulle tecniche operative di gestione di traffico in avvicinamento simultaneo su piste parallele. In aggiunta a queste due iniziative di particolare rilevanza, Academy ha fornito percorsi formativi anche al provider ANS albanese NATA, al provider ANS libico LCAA (per un totale di circa 40 controllori), ed a istituti d'istruzione secondaria superiore ad indirizzo aeronautico, in particolare quelli di Ragusa, Catania e Brindisi.

Il costo complessivo della Funzione Academy nel 2011 è stato di 12.366.000 Euro di cui 1.495.000 Euro per costi di esercizio, 6.609.000 Euro per costi del personale, 3.982.000 Euro per costi di ammortamento, 1.326.000 Euro per costi diretti di formazione, il tutto in parte compensato da 703.000 Euro per ricavi da vendita diretta di formazione a terzi, da 34.000 Euro relativi a partite straordinarie e da 309.000 per introiti da Formazione Finanziata. Il costo totale risulta essere inferiore (-13,46%) a quanto consuntivato nel 2010.

F) L'ATTIVITÀ NEGOZIALE**1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione**

L'esercizio 2011 conferma, da un lato, il progressivo e significativo aumento degli affidamenti effettuati mediante il ricorso a procedure di gara (procedure aperte, ristrette, in economia, telematiche) e, dall'altro, la costante riduzione degli appalti rilasciati mediante procedure negoziate singole (PNS).

Nelle tabelle seguenti viene riportata la suddivisione dei contratti stipulati negli anni 2010 e 2011 tra le varie procedure di acquisto, per quanto riguarda sia gli acquisti della sede centrale sia quelli delle sedi decentrate.

Sede Centrale			
Anno 2010		Anno 2011	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GARA - PA/PR	18,25%	GARA - PA/PR	25,02%
APPALTO IN HOUSE	11,85%	APPALTO IN HOUSE	16,37%
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	1,96%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	1,84%
GARE ELETTRONICHE - E MARKET PLACE	0,10%	GARE ELETTRONICHE - E MARKET PLACE	0,20%
ACCORDO QUADRO	0,73%	ACCORDO QUADRO	1,18%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	51,56%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	47,38%
ATTO DI VARIAZIONE	14,62%	ATTO DI VARIAZIONE	6,45%
CONVENZIONE	0,64%	CONVENZIONE	1,20%
RATIFICA	0,28%	RATIFICA	0,37%
Totale complessivo	100,00%	Totale complessivo	100,00%
Sedi Decentrate			
Anno 2010		Anno 2011	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	31,20%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	20,98%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	51,15%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	54,38%
RATIFICA	17,64%	RATIFICA	11,42%
		APPALTO IN HOUSE	13,22%
Totale complessivo	100,00%	Totale complessivo	100,00%

Le procedure negoziate singole vengono adottate, principalmente, nell'ambito dei sistemi per il controllo del traffico aereo e sono dovute a vincoli tecnologici ed alla presenza di diritti di privativa industriale che impongono il ricorso ad un unico fornitore.

In assenza dei suddetti vincoli, si è dato luogo a procedure di gara.