

- la Collettività locale e nazionale, che ha interesse alla realizzazione di progetti finalizzati allo sviluppo economico e agli scambi interculturali;
- gli Enti di regolazione nazionali ed europei, che hanno l'interesse ad una interazione sinergica per favorire lo sviluppo del Sistema di Navigazione nazionale ed europeo;
- l'Industria di settore, che ha interesse ad una relazione fondata sulla reciproca conoscenza per accrescere l'utilità delle prestazioni rese, anche nell'ottica di un adeguato presidio nazionale dell'innovazione tecnologica di settore;
- i Dipendenti, che hanno interesse ad un positivo coinvolgimento nello sviluppo dell'Azienda e alla valorizzazione delle loro competenze con conseguente motivazione e soddisfazione di ruolo.

Come valore totale nel sistema del trasporto aereo del Paese significa quindi per Enav:

- consentire la circolazione aerea in sicurezza nello spazio aereo gestito;
- garantire i migliori livelli sugli obiettivi istituzionali, con particolare riguardo ai massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo.
- ottimizzare l'efficacia del servizio per il "Sistema Cliente" secondo le esigenze della domanda ed in base alla efficienza economica perseguibile.

La misura del valore totale è rappresentabile attraverso le seguenti dimensioni:

Le Dimensioni della Creazione di Valore Totale ENAV

ECONOMICITÀ ■ Produttività totale e Costi unitari ■ Penalizzazioni e Opportunità economiche indotte sull'esterno	OBIETTIVI ISTITUZIONALI ■ Sicurezza del Volo (Safety) ■ Sicurezza Fisica (Security) ■ Impatto Ambientale ■ Contributo al ruolo internazionale del Paese ■ Equa soddisfazione dei Dipendenti
CAPACITÀ PRODUTTIVA ■ Adeguatezza del sistema produttivo alle domande di traffico (compagnie aeree, operatori aeroportuali, militari, indotto locale) ■ Allineamento tecnico-funzionale al paradigma europeo	QUALITÀ DEL SERVIZIO ■ Puntualità ■ Continuità del Servizio

Le quattro dimensioni individuano con diversa modulazione di priorità e di peso le differenti esigenze di tutti gli "stakeholder".

La tabella seguente rappresenta gli scopi fondamentali delle dimensioni individuate.

Gli scopi della Creazione di Valore Totale ENAV

ECONOMICITÀ ■ Contribuire sempre meglio alla economicità dell'intero sistema del trasporto aereo, a beneficio della clientela e della collettività e dell'Azionista.	OBIETTIVI ISTITUZIONALI ■ Garantire i migliori standard istituzionali, in primis la Sicurezza del Volo (Safety) ■ Oggettivare e legittimare la propria capacità negoziale e propositiva nelle sedi internazionali e nei confronti degli Stakeholder
CAPACITÀ PRODUTTIVA ■ Accogliere la domanda di accesso al sistema dell'Aviazione Civile, perseguendo l'eccellenza tecnica e l'integrazione nel sistema europeo	QUALITÀ DEL SERVIZIO ■ Favorire attraverso un approccio sistemico la puntualità dei voli, assicurando la continuità nella messa a disposizione del servizio

La visione aziendale ed il modello di riferimento individuato si inseriscono in un contesto che manifesta elementi di forte mutamento per la realtà Enav.

Queste dimensioni di cambiamento, che derivano dall'ambiente esterno, sono di diversa natura ed origine. Alcune sono dettate da indirizzi normativi nazionali (ad esempio legge 265/04, sul trasferimento all'Enac dei compiti di certificazione, regolazione e controllo) altri conseguenti a normativa europea (Single European Sky), altre ancora derivano dai forti mutamenti in atto nel trasporto aereo.

La fase di trasformazione strutturale del trasporto aereo, infatti, ha iniziato ad esprimersi anche nel mutamento della domanda dei servizi di Enav, con alcuni segnali che lasciano intravedere un cambiamento rispetto al consueto profilo di attività e sviluppo. Ciò, in conseguenza della situazione italiana perturbata dalla crisi di alcuni vettori nazionali e dalla operatività di un nuovo quadro normativo che introduce le regole della competitività per le Aziende di assistenza al volo.

Tale situazione rende più instabile la previsione dei ricavi e contemporaneamente più stringenti gli obiettivi di efficienza economica indicati dall'Azionista, accentuando e accelerando i tempi di trasformazione di Enav.

Il Piano Strategico 2005-2007 in tale contesto definisce le strategie dell'Azienda, gli obiettivi e i modi in coerenza con le direttive formulate.

Le strategie individuate trovano fondamento sulle azioni di gestione intraprese dal 2003 e ne rappresentano la naturale evoluzione e sviluppo organico.

Il Piano Strategico ha avuto l'apprezzamento da parte della Direzione Generale del Ministero dell'economia che ha invitato la Società a sviluppare, in futuro, un Piano Industriale in linea con gli indirizzi strategici delineati.

Alla luce della positiva conclusione delle trattative per l'acquisizione di un ramo di azienda di Vitrociset SpA e alla conseguente internalizzazione dell'attività di conduzione e manutenzione degli apparati e dei presidi del controllo del traffico aereo, il CdA ha apportato al Piano le necessarie e opportune modifiche adeguandolo ai più ampi compiti e strategie che la Società dovrà affrontare.

2 - Il Rapporto Stato - Enav

a) Il contratto di programma e di servizio

L'art. 9 della l. 21 dicembre 1996 n. 665 stabilisce che il rapporto economico-istituzionale fra l'Enav e i Ministeri interessati (infrastrutture, difesa ed economia) sia definito da un "contratto di programma" e un "contratto di servizio". Se il diverso *nomen iuris* dei due contratti potrebbe far pensare, al primo, come ad un accordo definitorio di obiettivi specifici, di investimenti programmati per il loro raggiungimento, alla determinazione dei livelli e standards di qualità e di sicurezza dei servizi, cioè ad aspetti pianificatori a medio termine (tre anni) di un servizio pubblico di indubbio valore sociale e, al secondo, come ad un contratto di contenuto più specificatamente di dettaglio economico-finanziario nell'individuazione delle prestazioni cui è tenuta l'Enav, in realtà già il testo normativo mescola le due prospettive

giuridiche sopradelineate, per cui, stando alla lettera della legge, i due contratti differiscono solo per il contenuto "obbligatorio" più ristretto del contratto di servizio e per l'unica specificità legata al riferimento ai cosiddetti servizi di "rilevanza sociale", cioè a quei servizi "di assistenza al volo" erogati da Enav in condizione di non remuneratività dei costi che lo Stato è tenuto a coprire a consuntivo.

La Corte ha più volte sottolineato l'opportunità di fondere in un unico accordo il contenuto normativo dei due contratti sia per una migliore organicità delle clausole negoziali sia per il rispetto di una più agevole contestualità nella tempistica della loro sottoscrizione e conseguente operatività.

Come già evidenziato nella precedente Relazione, l'analisi storica dei tempi di sottoscrizione dei contratti in questione mostra come, nelle migliori delle ipotesi, questa intervenga a posteriori per "sanare" un rapporto istituzionale protrattosi nel triennio di riferimento senza il formale supporto giuridico voluto dalla legge.

Non può pertanto sorprendere che il contratto di programma relativo al triennio 2001-2003 non sia stato ancora sottoscritto e che i contratti di programma e di servizio relativi al triennio 2004-2006 vedranno probabilmente la loro formale approvazione solo entro il 31 dicembre 2006, cioè in prossimità della scadenza della loro vigenza operativa.

Il disvalore che tale ritardo di sottoscrizione conferisce ai contratti in questione è di tutta evidenza. E tale ritardo è esclusivamente imputabile ai Ministeri competenti.

Enav, da parte sua, continua ad operare correttamente in linea con gli orientamenti suggeriti dall'azionista, al di fuori della formale approvazione e sottoscrizione dei contratti di programma e di servizio, ma non può evitare che tale prassi, di cui non è responsabile, si traduca in una chiara vanificazione del dettato legislativo.

b) Le tariffe di rotta e di terminale

Il Consiglio di Amministrazione di Enav ha approvato il progetto di bilancio al 31 dicembre 2005 con un utile lordo (prima delle imposte) di 58,7 milioni di euro (+95,5% rispetto al 2004).

Il CdA, nella stessa occasione, ha anche deliberato di proporre all'Assemblea di destinare l'utile netto di 24 milioni di euro al Fondo di stabilizzazione delle tariffe. Nell'ultimo triennio sono stati conseguiti importanti risultati sul fronte tariffario e operativo che hanno consentito a Enav di dare un concreto contributo all'attuale crisi che sta attraversando il settore aereo. Allo scopo di alleggerire il più possibile il carico dei vettori, l'Azienda ha agito su due fronti: quello tariffario e quello dell'ottimizzazione delle rotte.

Oggi le tariffe applicate da Enav ai vettori sono più basse di tre anni fa. Nel corso del triennio si è applicato infatti sui costi aziendali un significativo recupero di efficienza e di produttività che ha determinato una riduzione della tariffa unitaria di terminale da 3,14 euro del 2003 a 2,23 euro del 2006 (-29%) e della tariffa unitaria di rotta da 67,99 euro del 2003 a 67,5 euro nel 2006. Proprio sulla base di questo efficientamento, il Nars (Ufficio tecnico del Cipe che si occupa di prezzi) e la Ragioneria generale dello Stato "hanno dato atto alla Società di aver correttamente applicato nella determinazione della tariffa quanto contenuto nella bozza di Contratto di Programma 2004/2006".

In funzione dell'abbassamento delle tariffe 2006, anche la Iata (Associazione internazionale trasporto aereo) ha espresso vivo apprezzamento per lo sforzo compiuto da Enav, riconoscendo che "l'Italia è stata uno dei sei paesi sui 34 Stati membri di Eurocontrol, ad aver ridotto i costi e le tariffe 2006" e quindi da "additare come esempio ai fornitori dei servizi degli altri Stati membri".

Per quanto riguarda l'ottimizzazione delle rotte, la nuova configurazione effettuata da Enav (parallelismo delle aerovie, aumento delle altezze, eliminazione delle code), che ha richiesto un notevole sforzo di riorganizzazione operativa e di investimenti, consente alle Compagnie aeree di percorrere minori distanze, con conseguente riduzione di spesa per il carburante. A tale proposito l'utilizzo dello spazio aereo superiore (sopra i 9.000 metri) anche per i voli nazionali

(con effetti indotti soprattutto per Alitalia), determina consistenti riduzioni di costo di combustibile, come stimato dalla stessa Alitalia per l'anno 2006 (circa 2 milioni di euro, a parità di costo di carburante).

Anche la Iata ha voluto esprimere apertamente il proprio compiacimento per quanto fatto da Enav per la riduzione del 2,2% dei costi nazionali di rotta 2006 e per la conseguente riduzione del 2,7% della relativa tariffa.

Il CdA di Enav – come già detto – ha proposto all'Assemblea, che ha aderito, di destinare l'utile di esercizio (pari a 24 milioni di euro) al Fondo di stabilizzazione delle tariffe, al fine di continuare nella politica di contenimento delle stesse.

c) Il rapporto finanziario Stato-Enav

La destinazione dell'utile dell'esercizio finanziario 2005 al Fondo di stabilizzazione delle tariffe (secondo quanto già attuato per l'anno 2003) e l'emanazione della l.n. 248/05, che ha notevolmente esteso il regime delle esenzioni tariffarie a carico dello Stato fissato dalla previgente normativa, fanno ritenere opportune alcune considerazioni circa la natura dei rapporti economico-finanziari intercorrenti fra lo Stato e la Società.

Nella la precedente Relazione al Parlamento sulla gestione Enav SpA per gli esercizi finanziari 2003 e 2004 si è già sottolineato come la "trasformazione di Enav da Ente pubblico economico in Società per azioni (1° gennaio 2001) ha coinciso con l'abbandono, da parte dello Stato, del sovvenzionamento mediante erogazioni in conto capitale, in linea con la necessaria politica di contenimento delle spese a carico della finanza pubblica. Enav, del resto, ha un bilancio in attivo, una liquidità pregressa ed un cash-flow sufficienti a fronteggiare gli oneri di investimento senza dover ricorrere, almeno a breve termine, a finanziamenti esterni." Finanziamenti che, laddove necessari, potrebbero essere reperiti sul libero mercato, senza gravare sulla finanza pubblica, grazie alla possibilità di computare i relativi oneri finanziari fra i costi tariffabili.

Ciò è stato possibile in quanto Enav ha conseguito, sin dalla fase in cui operava come Azienda di Stato, la piena autosufficienza finanziaria

della gestione corrente nonché un progressivo margine di autofinanziamento economico che è stato rafforzato dall'adesione dello Stato italiano alla Convenzione internazionale Eurocontrol; le relative regole consentono, infatti, di computare, nei costi posti a base della determinazione dei livelli tariffari, oltre alle quote di ammortamento dei cespiti utilizzati per l'erogazione dei servizi, anche l'onere figurativo costituito dalla remunerazione del capitale immobilizzato. E' risultato, quindi, possibile effettuare investimenti in misura largamente eccedente l'ammontare dei trasferimenti statali in conto capitale che sono stati, comunque, come dianzi evidenziato, completamente azzerati a partire dall'anno 2001.

La circostanza che nel bilancio dello Stato vengano stanziati "oneri di servizio pubblico" destinati a Enav non è, pertanto, da ricondurre ad un'esigenza di riequilibrio economico della gestione corrente ma solo a scelte di politica economica del legislatore.

Esprese previsioni di legge (ll.nn. 160/89, 385/90 e 248/05) hanno, infatti, comportato e comporteranno che talune attività siano svolte, in parte, a tariffa ridotta (tariffa nazionale e comunitaria di terminale ridotta del 50%) ed, in parte, con oneri totalmente a carico dello Stato (ad es. per i voli di Stato e per quelli militari nonché per la gestione degli aeroporti a basso traffico estesa, per la quota dell' 1,5% delle unità di servizio, anche agli aeroporti maggiori).

I costi derivanti dall'espletamento delle predette attività, comunemente definiti quali "oneri di servizio pubblico", sono, quindi, stati posti normativamente a diretto carico dello Stato che si sostituisce al debitore naturale operando, nei confronti della Società, trasferimenti correnti che assolvono alla funzione di pagamento di veri e propri corrispettivi.

Come tali, gli stessi sono imputati in bilancio fra i normali ricavi della gestione, alla stessa stregua di quelli derivanti dal pagamento, da parte dei vettori aerei, dei servizi erogati da Enav; tali servizi sono acquistati dallo Stato alle medesime condizioni degli altri operatori del mercato nazionale ed internazionale.

Se si concentra l'analisi economica sul periodo decorrente dall'anno 2001, coincidente con l'operatività di Enav quale società per azioni, si riscontra, inoltre, che Enav, a tutto il 31/12/2005, non solo non ha

determinato alcun tipo di onere per il bilancio dello Stato, ma ha garantito allo stesso imposte versate per 82,8 milioni di euro ed una quota sugli utili di 92,7 milioni di euro, quale azionista unico della Società, di 24 milioni di euro.

Tali utili di esercizio sono stati, infatti, in parte (circa 45 milioni di euro), destinati, unitamente alle sopravvenienze attive derivanti dalla positiva conclusione di un contenzioso in materia di IVA (oltre 72 milioni di euro), alla creazione di uno specifico Fondo per la stabilizzazione tariffaria, ammontante ad oltre 117 milioni di euro, che è stato utilizzato, al 31/12/2005, per circa 53 milioni di euro.

Ciò allo scopo di agevolare il superamento delle note difficoltà economiche incontrate dagli operatori del settore del trasporto aereo nonché di favorire la ripresa del mercato italiano assolvendo, in tal modo, nella gestione di un servizio essenziale, a finalità di creazione di valore pubblico che risultano di più ampio respiro rispetto agli obiettivi di mero profitto aziendale.

Si ritiene, però, per quanto attiene alle tariffe di terminale, che l'entità degli oneri posti a carico del Bilancio dello Stato (ulteriormente ampliata a decorrere dall'1/1/2006), invece che degli utilizzatori di tali servizi, richiederebbe una complessiva riconsiderazione delle modalità di determinazione di dette tariffe secondo schemi più orientati alle regole di mercato (in parte adombrati dalla richiamata l.n. 248/05).

3 – La riforma del codice della navigazione e i requisiti di sistema

Nel corso dell'ultimo anno si sono succeduti, ad ogni livello normativo, nazionale e sopranazionale, numerosi interventi che stanno radicalmente mutando il sistema dell'aviazione civile italiano, con notevoli impatti anche sul controllo del traffico aereo e sull'operatività di Enav.

In attuazione dei Regolamenti CE del Parlamento europeo e del Consiglio n. 549/2004, n. 550/2004, n. 551/2004 e n. 552/2004, del 10 marzo 2004 sul Cielo Unico Europeo sono stati infatti emanati:

- il d.l. 8 settembre 2004 n. 237 ("Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile"), convertito in l. 9 novembre 2004 n. 265;
- il d.lgs 9 maggio 2005, n. 96 ("Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della l. 9 novembre 2004, n. 265"), successivamente modificato ed integrato dal d.lgs 15 marzo 2006, n.151;
- il decreto ministeriale infrastrutture e trasporti 13 luglio 2005 ("Disciplina delle modalità e dei tempi per l'assunzione del concreto esercizio, da parte di Enac, delle funzioni di autorità nazionale di vigilanza e per il trasferimento in capo allo stesso ente della titolarità dei diritti tariffari, già di pertinenza di Enav SpA, corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e certificazione da trasferire a Enac");
- la circolare Enac APT-19 del 26 ottobre 2005, concernente lo schema generale di regolamento di scalo per gli aeroporti;
- il regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- il regolamento Enac del 16 febbraio 2006 per la definizione dei requisiti della licenza di controllore del traffico aereo;
- la direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo.

Anche nel corso dell'ultimo anno Enav ha collaborato con le Autorità per adeguare la normativa vigente alla regolamentazione sul Cielo Unico Europeo in materia di separazione delle competenze di certificazione, regolazione e controllo (proprie dell'Autorità Nazionale di Vigilanza: in Italia Enac) da quelle specifiche del fornitore di servizi della navigazione aerea (Enav). Con ciò accettando il principio che il controllato non può, neanche relativamente a una parte della propria attività, rivestire le vesti di controllore.

Si tratta, per lo più, di competenze relative a certificazioni di titoli e procedure necessarie per poter svolgere le attività istituzionali di Enav (ad es., le abilitazioni e le licenze dei controllori di volo) ed a potestà di regolamentazione sulle relative materie e di controllo del concreto rispetto di tale regole da parte del fornitore di servizi. Competenze che in passato costituivano una parte pur importante delle attività di Enav.

Enav sta agevolando le attività di attuazione della l. 265/2004, sul transito di dette competenze, anzitutto, assicurando alle Autorità istituzionali il necessario supporto tecnico e specialistico nella produzione e nell'applicazione di norme rispettose degli ordinamenti ICAO ed Eurocontrol.

Nella medesima prospettiva, al fine di consentire ad Enac di porre in essere compiutamente le proprie attività di certificazione, regolazione e controllo, Enav sta altresì collaborando per il corretto adempimento delle più concrete attività implementative della legge 265/2004 e delle stesse disposizioni del Codice della navigazione di recente riformato ad opera dei d.lgs n. 96/2005 e n. 151/2006 (in attuazione della delega prevista dall'art 2 della medesima legge), che per la prima volta hanno definito - a livello di normativa nazionale - i servizi della navigazione aerea, prevedendo Enav quale fornitore dei medesimi.

Più nello specifico, in ordine alle attività svolte o attualmente in essere, si segnalano:

- 1) L'emanazione del decreto del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 luglio 2005, che ha disciplinato le attività di regolamentazione tecnica, di certificazione, vigilanza e controllo di Enac, prevedendo, tra l'altro, proprio in attuazione della legge 265/2004:
 - i due regolamenti - in corso di adozione - per la certificazione delle organizzazioni che effettuano radiomisure e per le attività di manutenzione connesse con i servizi della navigazione aerea;
 - il decreto - in corso di adozione - di trasferimento in capo ad Enac della titolarità dei diritti tariffari, già di pertinenza di Enav, corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e di certificazione da trasferire ad Enac. E' previsto, infatti, che con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, siano determinati (con cadenza annuale) gli importi corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e di certificazione inerenti alle funzioni trasferite e concretamente esercitate dall'Enac.

- 2) La predisposizione dell'atto d'intesa Enac/Enav – in corso di adozione – previsto dal 3° comma dell'art. 1 della legge 265/2004, con le finalità di assicurare il corretto esercizio delle funzioni da parte di Enac. Con tale atto, risulteranno concordate, tra l'altro, procedure di condivisione per materie di grande importanza, tra cui: i piani d'investimento per le tecnologie di assistenza al volo; la collaborazione per la partecipazione agli organismi internazionali; la funzione di Enav per le attività di regolazione e di istruttoria sulla formazione delle tariffe.
- 3) L'adozione da parte di Enac (con la citata circolare APT-19) dello schema tipo di regolamento di scalo, propedeutico all'adozione dei regolamenti propri di ciascun aeroporto. In proposito, per quanto concerne in particolare i servizi di *apron management* (cioè di movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e delle persone sui piazzali), la cui competenza è stata per la prima volta riconosciuta ad Enav dalla legge 265/04, la Società ha già predisposto procedure-tipo, sulla base delle quali si sta ormai completando la realizzazione di specifiche intese con le società di gestione aeroportuali interessate e con Enac. In precedenza, tali servizi erano da Enav forniti solo su alcuni aeroporti e sempre sulla base di specifici accordi con i competenti gestori aeroportuali. La modifica normativa costituisce un passo in avanti nell'adozione della logica "*gate to gate*" (che garantisce, cioè, la completezza del servizio di assistenza al volo in tutte le sue fasi), oggi considerata "traguardo" degli standard europei e ritenuta condizione essenziale ai fini della puntualità, della sicurezza e della efficienza indotta. Ciò, tenuto conto che i servizi di *apron* vengono ritenuti un vero e proprio nodo di interazione tra la pluralità degli operatori (fornitori di servizi per la navigazione aerea, vettori, gestori aeroportuali, società di handler, catering, fuel, ecc.) e che in tale processo possono determinarsi rischi per la sicurezza e cause di ritardo. E' quindi in questo ambito che viene identificato un significativo potenziale di miglioramento, sul medio periodo, in termini di impatto sulla sicurezza, sulla puntualità e sull'ottimale utilizzo delle capacità produttive di tutti gli operatori coinvolti. E'

pertanto evidente che l'esigenza di interazione funzionale tra i diversi operatori non potrà che accentuare la necessità di una pianificazione e di una programmazione sistemica, richiedendo, anche in questo ambito, un significativo impegno da parte delle strutture aziendali.

Con dichiarate finalità di razionalizzazione del settore del trasporto aereo sono stati inoltre emanati il d.l. 17 ottobre 2005, n. 211 ("Misure urgenti per il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e disposizioni in materia aeroportuale"), non convertito in legge, e la l. 2 dicembre 2005, n. 248 ("Conversione in legge, con modificazioni, del d.l. 30 settembre 2005, n. 203, recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria"), i cui articoli da 11 sexies a 11 terdecies hanno riprodotto integralmente gli articoli da 4 a 11 del d.l. n. 211/05.

Con la normativa sui cosiddetti "requisiti di sistema" (che introduce una più razionale attribuzione di compiti e ripartizione di oneri fra i vari operatori del sistema del trasporto aereo), con particolare riferimento ad Enav, si è, tra l'altro, disposto:

- l'estensione ai voli "comunitari" della riduzione tariffaria del 50% della tariffa di terminale (riduzione che fino ad oggi ha riguardato i soli voli nazionali), con il rimborso della differenza a carico dello Stato;
- l'estensione del contributo dello Stato sulla intera rete aeroportuale fino alla concorrenza dei costi necessari per fornire unità di servizio pari all'1,5% (fino ad oggi il contributo aveva riguardato gli aeroporti minori, vale a dire gli aeroporti con traffico inferiore all'1,5% sul totale);
- la destinazione dell'addizionale dei diritti di imbarco in un apposito fondo, istituito presso il Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti, per 30 mln di euro, da stanziare a compensazione (parziale) degli interventi effettuati da Enav a favore della sicurezza degli impianti e operativa;
- un recupero di produttività del 5% (*coefficiente di efficientamento*).

Con particolare riferimento al suddetto recupero di produttività disposto dal *comma 2 dell'art. 11 sexies*, della l.n. 248/05, per l'anno 2006, la Società ha espresso alcune preoccupazioni nel corso dell'audizione tenuta l'8 novembre 2005 innanzi alle Commissioni

riunite V e IX della Camera dei Deputati, tenuto conto che è ritenuto già "sfidante" il limite del 2% previsto nella bozza di contratto di programma in ragione della stabilità dei costi.

La possibilità del perseguimento dei livelli di efficientamento previsti presenta, infatti, rilevanti criticità, in funzione sia del limitato tempo d'intervento per organizzare la necessaria manovra gestionale sia per la difficoltà dei target concentrati sul costo del personale (oggetto di contrattazione sindacale, in un ambito in cui sono molto alti i rischi di conflittualità) e sui costi esterni di fornitura. E ciò anche tenuto conto, peraltro, che Enav si era già impegnata, su basi volontarie, ad un recupero di produttività del 2% per il 2006, pur sulla base di uno schema di contratto di programma non ancora approvato e che alla luce di tutte le modifiche normative introdotte è attualmente in corso di rivisitazione.

Costituiscono altri elementi rilevanti di novità della legge 248/05:

- 1) la previsione della possibilità del Ministero delle infrastrutture di modificare con proprio decreto sia la modalità della determinazione dei volumi (unità di servizio reso) sia la tariffa per singolo aeroporto;
- 2) la previsione dell'intervento di Enac nell'istruttoria per l'approvazione delle tariffe di Enav;
- 3) la previsione che i piani d'intervento infrastrutturali di Enac e di Enav, *<<consultate le associazioni rappresentative dei vettori aerei e dei gestori aeroportuali>>*, siano redatti in coerenza con le linee d'indirizzo contenute nella programmazione di settore del Ministero delle infrastrutture, finalizzata a soddisfare *<<in via prioritaria le esigenze dei collegamenti con gli aeroporti d'interesse nazionale e, in particolare, con gli hub aeroportuali di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa>>*.

4 – La sicurezza societaria

a)-Il d.lgs 626/94

In conseguenza della cessazione del rapporto tra Enav SpA e il Direttore generale (settembre 2005), che era stato individuato quale datore di lavoro nella materia della sicurezza e salute dei lavoratori, l'Amministratore Delegato ha assunto anche tale funzione, in quanto responsabile dell'impresa ai sensi dell'art. 2 lett. b) del d.lgs 626/94, in base alle deleghe allo stesso conferite dal Consiglio di Amministrazione.

A seguito di ciò, l'Amministratore ha delegato tutte le attività delegabili ai sensi del d.lgs 626/94 ai responsabili delle unità produttive già in precedenza individuate, cui si è aggiunta l'Academy,¹ di recente istituzione, attribuendo loro le necessarie risorse finanziarie, ferme restando le assegnazioni di budget approvate.

Il nuovo datore di lavoro ha inoltre riconfermato responsabile del Servizio di "prevenzione e protezione" il professionista interno in precedenza designato.

A decorrere dalla disposizione organizzativa 14/2005 la Funzione Sicurezza del lavoro e il detto Servizio di prevenzione e protezione rispondono all'Amministratore delegato e, in base alla successiva disposizione 15/05, sono inserite nella Funzione "Progetti Speciali" (oggi Segreteria tecnica dell'Amministratore Delegato).

L'attività svolta nel corso del 2005 si è concentrata, oltre che sugli adempimenti previsti dallo stesso d.lgs 626/94 (sopralluoghi, riunioni periodiche), soprattutto sull'aggiornamento dei piani di emergenza relativi alle singole unità produttive e strutture che compongono le stesse.

Detti piani, come peraltro i documenti di valutazione dei rischi, sono dinamici e quindi devono essere aggiornati a seguito delle innovazioni del contesto aziendale.

Al fine di testare sia la conoscenza da parte dei lavoratori sia l'efficacia dei piani stessi, sono state effettuate in tutte le strutture di Enav, le prove d'esodo, accolte molto favorevolmente dal personale; per le future edizioni l'obiettivo è di rendere sempre più aderente alla realtà

¹ E' la nuova Funzione Formazione di Enav.

le citate prove, cercando, ove possibile, di coinvolgere tutti gli attori della scena operativa e in particolare i Vigili del Fuoco.

Per adempiere agli obblighi legali in materia di formazione e informazione del personale è stata indetta una procedura per l'affidamento dei corsi in materia (senza pubblicazione del bando in quanto sotto soglia comunitaria) tra imprese individuate dai delegati sull'intero territorio nazionale.

Tali attività formative sono in corso, tenendo conto soprattutto delle esigenze del personale operativo, in particolare nel periodo estivo.

Sia le prove d'esodo che l'attività di formazione e informazione sono strumenti attraverso i quali promuovere "la cultura della sicurezza del lavoro", che si realizza con il coinvolgimento dei lavoratori nel comune obiettivo di assicurare un ambiente lavorativo idoneo.

Nel corso del 2005 è stato poi presentato il *software* "SICLAV", applicativo progettato dalla Funzione Sicurezza del lavoro e dal Servizio di prevenzione e protezione, che ne hanno curato altresì la direzione tecnica nella fase di implementazione, effettuata dalla Funzione "Sistemi Informativi Gestionali".

Tale *software* utilizza come codice sorgente ORACLE e le tecnologie, al momento più avanzate, a disposizione di Enav ed è stato ideato con la finalità di una gestione efficace ed efficiente dei dati relativi a ciascuna unità produttiva (in parte forniti dalle strutture decentrate) utilizzati per la redazione dei documenti di valutazione dei rischi e dei piani di emergenza.

La versione presentata, che consente di consultare i dati immessi riguardanti qualsiasi impianto da qualunque punto della rete aziendale, verrà in un primo tempo gestita esclusivamente dal personale della funzione Sicurezza del lavoro e del Servizio presso la sede centrale per poter operare un test approfondito e puntuale del suo funzionamento. L'accesso al *database* sarà disciplinato da una procedura di controllo (in fase di studio) che assicuri anche la validazione dei dati inseriti.

E' già in fase di progettazione una versione avanzata del *software* in questione, con l'obiettivo di arrivare ad una valutazione del rischio puntuale, ambiente per ambiente, calcolata automaticamente, tramite algoritmo numerico, appositamente sviluppato dalla funzione Sicurezza del lavoro e del Servizio.