

dell'esercizio, è divenuta uno strumento di ordinaria gestione da parte degli utenti.

Ciò ha permesso il controllo dell'avanzamento dei costi da parte delle singole Funzioni accentuandone il livello di responsabilità e permettendo contemporaneamente alla Funzione Pianificazione e Controllo un efficace monitoraggio sull'andamento dei costi esterni la cui risultante è visibile nel mantenimento delle previsioni di budget e del valore assoluto dei costi esterni in termini monetari.

Tale strumento è utilizzato per la elaborazione del budget, con notevoli economie nei tempi e incremento della qualità dell'informazione.

L'implementazione e lo sviluppo di tale sistema ha rappresentato di sicuro uno strumento essenziale per il controllo dei costi in Enav anche in virtù di quanto disposto dalla legge n. 248 del 2 dicembre 2005, che ha imposto ad Enav un obiettivo di incremento di efficientamento del 5 % su base annua dei costi operativi e del personale.

In particolare, tali disposizioni, incorporate nella elaborazione del budget 2006, hanno riguardato i seguenti aspetti:

- il sopracitato recupero di produttività previsto nella misura del 5% (coefficiente di efficientamento) per l'anno 2006, con le modalità di determinazione stabilite nello schema dell'accordo di programma 2004-2006, prendendo a base la revisione di budget 2005;
- estensione della riduzione tariffaria del 50% della tassa di terminale ai voli comunitari (fino ad oggi ha riguardato i voli nazionali);
- 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 ha riguardato gli aeroporti minori, vale a dire con traffico inferiore all'1,5% sul totale);
- 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 annui, per interventi a favore della sicurezza degli impianti e operativa destinata ad Enav.

Tali provvedimenti hanno contribuito ad una progressiva riduzione delle Tariffe di Rotta e di Terminale in linea con quanto richiesto dai Ministeri competenti.

Controllo di Gestione

Nel corso dell'esercizio è proseguita l'attività di ridefinizione delle seguenti procedure gestionali che impattano sul controllo di gestione:

- procedura di budget;
- procedura di gestione amministrativa delle commesse;
- procedura degli ammortamenti;
- procedura di gestione degli acquisti pluriennali ed infrannuali per costi di esercizio;
- procedura di gestione delle variazioni al budget economico dovute a richieste di trasferimento fondi e di extra budget (in vigore dall'esercizio 2006);
- procedura di gestione delle variazioni del Piano Investimenti che regola le modalità di trasferimento di fondi tra programmi/linee di investimenti e tra anni diversi del piano e le modalità di eliminazione o di introduzione di nuovi programmi programma/linee di investimento o l'incremento di programma/linee di investimento già previste (in vigore dall'esercizio 2006).

Parallelamente allo sviluppo delle procedure è proseguito l'affinamento del Sistema Informativo Gestionale, strumento necessario per consentire l'attività di controllo della gestione.

Come già evidenziato, è stato affinato il sistema di preventivazione, monitoraggio e consuntivazione del costo del personale di competenza attraverso la procedura alimentante la contabilità analitica.

Nell'ambito degli investimenti è stato sviluppato un sistema di project management per il monitoraggio, rispetto alla previsione, dell'avanzamento economico delle commesse.

All'interno del sistema informativo aziendale è stato sviluppato il reporting relativo alla contabilità analitica e agli investimenti (conti economici gestionali di ACC e Aeroporto, di Rotta e Terminale, report di avanzamento economico rispetto al budget).

A fine esercizio 2005, come già rilevato nel 2004, è iniziato lo sviluppo del *Tableau de Bord*⁵ che comprende indicatori operativi, tecnici ed economici di sintesi dei risultati aziendali relativi ai seguenti ambiti:

- gestione traffico aereo (unità di servizio, numero voli, distanza media, peso medio degli aeromobili relativi al traffico di rotta e al traffico di terminale con dettaglio di ACC, aeroporto e compagnia aerea);
- gestione del personale (compensi ore aggiuntive, straordinari, ferie maturate e non godute, indennità per missioni suddivisi per Area operativa, Area tecnica, Area amministrativa e Funzioni dipendenti dall'AD e dal Presidente);
- gestione contratti di investimento (totale pianificato, monitoraggio procedure negoziali, totale contrattualizzato, andamento economico/tecnico per progetto);
- gestione costi di esercizio (totale budget assegnato, totale impegnato, totale consuntivo, totale fondi disponibili, andamento del consuntivo sull'impegnato suddivisi per Area operativa, Area tecnica, Area amministrativa e Funzioni dipendenti dall'AD e dal Presidente).

4 - La partecipazione in Sicta

Il Sicta – Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo – nato nell'ambito dei contratti di ricerca a sostegno dell'occupazione nel Mezzogiorno, è un Consorzio con sede a Napoli (Aeroporto di Capodichino) costituito il 6/12/93 con l'obiettivo di colmare, nel campo della ricerca e sperimentazione pre-operativa ATC, un vuoto fortemente sentito dalle due Consorziare: Enav e Ams (ex Alenia Marconi System).

Negli anni, il Consorzio ha svolto molteplici attività in collaborazione con altri importanti Enti di Ricerca operanti in Europa maturando solide conoscenze nel campo dello sviluppo e sperimentazione di innovazioni tecnologiche dei sistemi CNS/ATM.

⁵ Il *Tableau de Bord* è una tecnica di misurazione del valore sviluppata in Francia negli anni sessanta. L'applicazione di tale strumento presuppone l'identificazione delle variabili chiave che spiegano i risultati delle performance aziendali, dei fattori controllabili dai responsabili di area per influenzare le medesime variabili e degli indicatori che consentono di valutare l'impatto delle singole azioni sui risultati finali. Si tratta di parametri fisico-tecnici che misurano le determinanti dei risultati economico-finanziari. Il sistema di reporting configurato nel *Tableau de Bord* è associato, metaforicamente, al cruscotto di un'autovettura (tale è, infatti, il significato letterale del termine) poiché segnala, all'alta direzione, se l'azienda si sta muovendo nella traiettoria indicata nei tempi e nei modi predefiniti.

Il Consorzio attualmente possiede il know-how necessario per rispondere con competenza alle richieste di definizione di nuove funzionalità, di sviluppo di prototipi pre-operativi, di simulazioni per l'ottimizzazione di progetti di ristrutturazione di spazi aerei e/o centri di controllo e/o di integrazione di nuove funzioni/procedure.

Dati rilevanti del bilancio Sicta 2005

Il bilancio 2005 si è chiuso con un avanzo di gestione (utile netto) pari ad € 96.153,29 derivante da un risultato prima delle imposte di € 266.723,29, a fronte di un valore globale della produzione, pari a € 2.928.206,30, e di un totale costi di € 2.640.227,43.

Tale risultato positivo è imputabile alla combinazione di tre fattori principali:

1. aumento dei ricavi pari al 31%, rispetto all'anno 2004
 2. aumento dei costi di produzione del 23%, rispetto all'anno 2004
 3. diminuzione degli oneri finanziari.
- L'incremento dei ricavi è derivato da:
 - l'aumento, strategicamente significativo, verso i clienti europei, passato da € 201.038 ad € 604.957.
 - l'aumento delle attività verso la consorziata Enav;.
 - L'incremento dei costi di produzione è dovuto soprattutto all'aumento del costo del personale, per l'incremento, nel corso dell'anno, di 5 unità: si è passati dalle 27 unità del 2004 (24 a tempo indeterminato e 3 a tempo determinato), a 32 unità del 2005 (26 a tempo indeterminato e 6 a tempo determinato).
 - Gli oneri finanziari sono diminuiti ed in particolare hanno risentito dell'estinzione nell'anno del residuo del debito verso Finmeccanica (€ 552.663,15) costituito dalle anticipazioni ottenute durante le fasi di avvio dell'attività del Consorzio.

Fatti rilevanti accaduti durante il 2005

Durante l'anno trascorso sono degni di nota i seguenti eventi che hanno segnato la vita del Consorzio:

- trasferimento nella nuova sede all'interno del blocco tecnico di Enav dell'aeroporto di Capodichino e definizione di un regolare contratto di locazione già contabilizzato in bilancio;
- consolidamento di una piena collaborazione con il centro sperimentale di via Agri in Roma e con tutta la struttura operativa di Enav, in particolare con quella del CAV di Napoli, che ha prodotto una piena e fattiva sinergia nelle attività di ricerca e sviluppo anche in ambito europeo;
- riorganizzazione della struttura del Consorzio, formalizzata con l'approvazione da parte del Comitato Direttivo dell'organigramma che prevede, sotto la Direzione Generale, oltre alla funzione gestione del controllo di qualità la creazione di tre Aree operative:
 - Amministrazione, risorse e programmi;
 - Ingegneria e sviluppo;
 - Marketing.
- Conseguimento della certificazione di qualità in accordo alla norma UNI EN ISO 9001:2000.

Ordini acquisiti nel 2005

Gli ordini acquisiti durante l'anno ammontano a 3.800.000 Euro, che equivale a circa il lavoro che il Consorzio può sviluppare in 16 mesi, così ripartiti:

- | | |
|---------------------------|-------------|
| • ENAV | € 1.740.000 |
| • SELEX | € 218.000 |
| • Commissione Europea | € 1.528.000 |
| • Eurocontrol | € 284.000 |
| • Società di gest. aerop. | € 21.000 |

Ovviamente, trattasi di lavori da svolgere su più anni a partire dall'inizio 2005, ma è da sottolineare come il peso delle attività da svolgere per il mercato europeo equivale a circa la metà del portafoglio ordini.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Nell'esercizio 2005 è proseguita da parte dei vertici di Enav l'opera di ristrutturazione della Società che ha interessato, prevalentemente, l'Area Operativa e la formazione del personale.

Per la prima, oltre ad una rimodulazione degli organici e dell'operatività del personale addetto al servizio del controllo della movimentazione area – condivisa dalle Organizzazioni Sindacali – si è proceduto alla nomina del Direttore Generale la cui funzione era rimasta vacante per oltre otto mesi. Un periodo forse troppo lungo per una posizione di così rilevanti compiti e responsabilità ma che è certamente servito per orientare ad una scelta ponderata che, valorizzando una professionalità interna alla Società, è riuscita a sintetizzare i valori di esperienza e di capacità di aggregazione del personale indispensabili nella direzione e coordinamento di un lavoro di estrema delicatezza quale è quello della sicurezza dei voli.

A tal fine, poi, notevoli sono stati gli sforzi, anche finanziari, che la Società ha sostenuto per garantire un sempre più alto livello di formazione dei controllori del traffico aereo. Alla scuola di formazione di Roma si è aggiunta l'Academy di Forlì, una struttura di prestigio internazionale dotata di impianti tecnologici e di un corpo insegnanti che ha già richiamato l'interesse di altri Paesi europei e che pone Enav all'avanguardia in tale specifico settore.

L'Area Amministrativa ha subito alcune modifiche nel suo assetto dirigenziale ma l'aspetto di maggiore rilevanza nel periodo considerato è stata l'approvazione e l'introduzione di nuove procedure negoziali che, oltre a conformarsi alla normativa comunitaria (direttiva 2004/17/CE e 2004/18/CE) e nazionale di recepimento (d.lgs 12 aprile 2006 n.163) in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, conferisce all'attività contrattuale della Società una maggiore trasparenza e una più sicura affidabilità nella scelta del contraente e nella congruità dei prezzi convenuti.

L'azione decisionale ha concentrato particolare cura nel Piano di investimenti che rimane il principale obiettivo di supporto al raggiungimento del fine sociale della sicurezza della navigazione aerea.

L'originario Piano di investimenti 2004-2006 è stato rimodellato per il triennio 2005-2007, e successivamente rimodulato per il triennio 2006-2008, tenendo conto delle priorità già programmate ma anche delle sopravvenute esigenze dei singoli presidi di controllo e della accertata più rapida obsolescenza delle apparecchiature tecnologiche complementari.

Il rapporto tra Enav e Stato (inteso quale azionista unico della Società) ha continuato nella linea della piena condivisione di intenti e di scelte imprenditoriali, nonché di orientamenti gestionali indirizzati ad una politica di investimenti, di contenimento delle tariffe e di efficientamento della spesa.

Tale rapporto che, sul piano fattuale, ha raggiunto gli obiettivi programmati non ha, però, trovato quella formale sistemazione negoziale che pure la legge (n. 665/96) prefigura allorché stabilisce che siano "il contratto di programma" e "il contratto di servizio" a definire "le prestazioni" cui sono tenute le "parti". La Corte ha più volte sottolineato il ritardo con il quale vengono sottoscritti gli accordi in questione che, in tal modo, vengono trasformati da atti programmatori in contratti in sanatoria di convenzioni preliminari che vengono osservate di fatto senza avere il sigillo della piena efficacia giuridica. Al momento della stesura della presente Relazione non risulta essere stato sottoscritto il contratto di servizio 2001-2003 né i contratti di programma e di servizio 2004-2006.

La difficoltà di rispettare la scadenza temporale della vigenza contrattuale suggerisce di racchiudere in un unico contratto "di programma e di servizio" la definizione dei contenuti del rapporto negoziale.

Se il ritardo della sottoscrizione degli accordi – imputabile solo alla burocrazia ministeriale – non influisce sull'operatività gestionale dei vertici della Società, che agli indirizzi dell'azionista adeguano la propria azione, non altrettanto può dirsi per la controprestazione attiva cui Enav avrebbe diritto, in relazione alla copertura dei servizi da essa espletati senza remunerazione dei costi, che fa carico allo Stato e che ha raggiunto la non trascurabile somma di circa 92 milioni di euro.

Una entrata che potrebbe essere utilizzata da Enav nel proprio Piano di investimenti senza la prospettiva di dover far ricorso a finanziamenti esterni.

I risultati del bilancio 2005 mostrano un andamento gestionale equilibrato e consolidato – e dunque positivo – le cui variabili principali sotto l'aspetto patrimoniale sono la crescita delle immobilizzazioni, derivante dalla contrattualizzazione degli investimenti programmati, e la corrispondente

diminuzione delle disponibilità liquide, sostenute, peraltro, da una trend dei flussi finanziari ancora positivo. Il conto economico mostra un aumento del valore della produzione complessiva di circa 33 mln di euro, di cui 12,7 strettamente legati ai ricavi delle prestazioni; salgono, di contro, i costi della produzione di circa 10,5 mln di euro, di un importo, cioè, inferiore ai maggiori ricavi del "core business". La flessione finale dell'utile di esercizio di circa 3 mln di euro rispetto al 2004 sconta il deciso aumento degli ammortamenti per l'immissione nel ciclo produttivo di nuovi beni materiali e immateriali.

L'aumento del costo del personale segue la naturale dinamica retributiva derivante da specifici obblighi contrattuali e dunque di difficile comprimibilità nel suo complesso.

L'incremento di 3.389 migliaia di euro del costo del personale è dovuto, infatti, agli effetti della piena applicazione del nuovo CCNL siglato nell'aprile 2004, agli automatismi per avanzamento di parametro contrattuale e all'aumento delle "ore aggiuntive" espletate dal personale operativo per assicurare una più efficace copertura dei turni di lavoro (e di riposo) nella complessa e defaticante attività del controllo del traffico aereo.

A tale proposito, c'è da sottolineare come, attualmente, il personale dei controllori di volo sia in sottorganico, in attesa dell'immissione di nuove unità la cui selezione e successiva formazione è stata da tempo avviata.

Rilevante è stata la riduzione delle ore di sciopero che hanno toccato livelli minimi storici (12). Se si pensa che per ogni giornata di astensione dal lavoro è stato calcolato un danno diretto e indiretto (per mancati introiti e costi fissi) di circa 25 mln di euro, si può ragionevolmente affermare che la collaborazione tra i vertici della Società e le Organizzazioni Sindacali può costituire una risorsa in più nella gestione economico-finanziaria di Enav. Tale collaborazione sembra aver trovato un altro tema di convergenza quale quello della necessità di definire nuove regole di accesso al diritto di sciopero al fine di garantire il contemperamento degli interessi dei dipendenti con i diritti degli utenti.

Il controllo interno tende a rafforzare l'efficienza della sua struttura e l'efficacia della sua azione sia sotto il profilo propositivo e della prevenzione che quello della repressione di comportamenti non conformi alle procedure introdotte o più specificamente illegittimi e/o illeciti. E' grazie all'attività di verifica della Funzione Audit che è stata scoperta (e sventata la prosecuzione del) la pratica illecita della liquidazione di emolumenti a fronte di missioni mai espletate dai dipendenti fruitori degli stessi.

Il controllo di gestione, attraverso l'introduzione di nuove procedure e il perfezionamento dell'operatività della contabilità analitica, supportata da un adeguato sistema informativo gestionale, mostra un sempre più elevato livello di affidabilità per il rispetto del budget e per le decisioni gestionali correttive.

La vicenda Vitrociset è stato il tema dominante dell'esercizio 2005 e ancor più della prima metà del 2006.

L'esternalizzazione (outsourcing) di attività operative costituisce uno strumento diffuso nelle aziende per ottimizzare le prestazioni e ridurre i costi.

L'affidamento all'esterno delle strutture aziendali di servizi può raggiungere lo scopo di ridurre l'impiego di unità di risorse, che aggraverebbero gli oneri per retribuzioni, e di ottenere un risultato migliore legato alla maggiore specializzazione professionale del fornitore di prestazioni esterne a minori costi.

Tale duplice performance – finanziaria e di risultato – è oltremodo possibile quando l'individuazione del soggetto esterno cui affidare l'incarico scaturisce da una ponderata comparazione di libero mercato, quando cioè sussista una pluralità di fornitori esterni idonei ad offrire una medesima congrua prestazione che il committente sceglie discrezionalmente secondo prestabiliti criteri di selezione.

Quando la pluralità di soggetti idonei viene a mancare, per la presenza sul mercato di una posizione di monopolio o di posizione dominante, il beneficio della scelta comparativa non sussiste e gli effetti positivi di una riduzione dei costi si affievolisce fino ad annullarsi.

Il difetto di concorrenza e la conseguente necessità di affidare l'incarico ad un soggetto monopolista privato assume aspetti di più ampia problematicità quando è in gioco un servizio pubblico e ancor di più un servizio pubblico ad elevato pericolo di sicurezza quale è in genere il trasporto e quello aereo in particolare. E ciò in quanto il monopolista privato detta clausole contrattuali economicamente informate alla logica del profitto nell'esercizio di un servizio pubblico essenziale, non regolamentato se non dai contenuti pattizzi sottoscritti dalle parti e sottratto al controllo "politico" di una Authority indipendente (come, per esempio, quella dell'energia) anche sotto il profilo finanziario.

Il servizio di conduzione e manutenzione degli impianti più vitali per il trasporto aereo di competenza di Enav di cui la società Vitrociset è stata affidataria per decenni aveva tutti i presupposti di questa inammissibile anomalia.

Il senso di responsabilità e l'impiego di risorse umane di elevata professionalità assicurati da Vitrociset SpA per tutta la durata del rapporto con Enav – che la Corte dei conti ha, peraltro, sottolineato – hanno evitato che l'anomalia della sua posizione monopolistica pregiudicasse l'assoluta affidabilità delle prestazioni cui era contrattualmente obbligata.

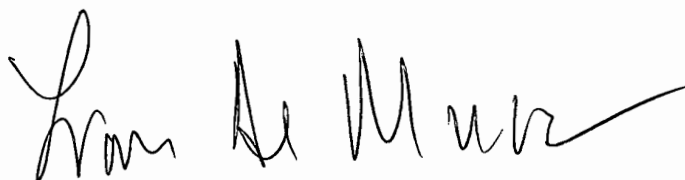
Prestazioni – è bene ribadirlo – che sono state di norma puntali e che, seppure scontando un buon margine di profitto, hanno consentito di migliorare la sicurezza dei voli.

Ma anomalia indubbiamente era (gli altri providers europei, infatti, svolgono l'attività di conduzione e manutenzione degli impianti ATC – Air Traffic Control utilizzando strutture interne) generata dalla rinuncia, nel passato, da parte di Enav alla titolarità dei c.d. codice sorgente del sistema software, e delle sue applicazioni, che governano le apparecchiature di controllo del traffico aereo, la cui proprietà il committente dovrebbe assicurarsi come naturale corredo della fornitura pattuita e che invece è stata per decenni nella titolarità di Vitrociset SpA garantendole una rendita di posizione inconsueta.

Aver introdotto in Enav l'attività di conduzione e manutenzione degli impianti ATC attraverso l'acquisizione del corrispondente ramo di azienda di Vitrociset, consente all'Azienda di superare le pregresse anomalie a maggior tutela dell'interesse pubblico ad essa connesso, allineandosi agli assetti degli altri operatori europei.

Dopo tre anni Enav SpA ha consolidato una *governance* funzionale ed efficiente, una direzione operativa espressione delle alte professionalità interne, una pianificazione degli investimenti finalizzata al raggiungimento di sempre più elevati livelli di sicurezza nel controllo del traffico aereo, un efficientamento gestionale capace di contenere i costi e la misura delle tariffe, un controllo interno organizzato ed efficace.

In una prospettiva di stabilità gestionale e strategia imprenditoriale, l'aver confermato il Consiglio di Amministrazione uscente per un altro triennio (2006-2008) è stata una decisione opportuna per una Società deputata alla tutela di un servizio di pubblico interesse che deve garantire la navigazione aerea ai massimi livelli di sicurezza.



ALLEGATO AL CAPITOLO II, D, 2

(Analisi a campione delle procedure di individuazione del terzo contraente nel triennio 2003-2005)

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2003

INVESTIMENTO: Fornitura ed installazione di sistemi antintrusione di tipo Runway Safety Area Monitoring Systems (RSAMS) per gli aeroporti di Olbia, Firenze, Lamezia Terme, Napoli, Alghero, Catania e Reggio Calabria.

ESTREMI CONTRATTUALI: Prot. UO.GC/SA-199/481 del 27 novembre 2003

IMPORTO CONTRATTUALE: € 1.841.644,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: A seguito della necessità di ottemperare alle prescrizioni ICAO definite dall'ENAC con l'emanazione del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" si è reso necessario provvedere ad installare dei sistemi antintrusione di tipo Runway Safety Area Monitoring System (RSAMS) in sostituzione dei sistemi GMS (Ground Movement System) esistenti.

Il sistema RSAMS assolve al compito di proteggere la pista in uso di atterraggio e decollo in caso di ingressi non autorizzati e/o errori di manovra, allertando da una parte il pilota mediante segnalazioni visive ed informando dall'altra istantaneamente il controllore in sala operativa.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: Per la realizzazione dell'intervento, in considerazione dell'importo del programma, l'ufficio, in considerazione della specificità dell'oggetto, ha espletato una procedura negoziata plurima, tra il soggetto realizzatore dei sistemi GMS già operativi in parte negli aeroporti oggetto dell'ammodernamento ed altra primaria società specializzata nella fornitura ed installazione di sistemi antintrusione, che rientra nell'ambito della previsione di cui all'art. 13 comma 1 lettera e) del d.lgs 158/1995.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2003

INVESTIMENTO: Acquisizione di un radar APP per l'aeroporto di Venezia Tessera, comprensivo dell'apparato radar ATCR-33/SIR-S

ESTREMI CONTRATTUALI: UO.GC/SA-202/547 del 30 dicembre 2003

IMPORTO CONTRATTUALE: € 14.967.500,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: intervento conseguente alla sostituzione per obsolescenza del radar di avvicinamento dell'Aeroporto di Venezia Tessera ed adeguamento dell'apparato agli standard Eurocontrol.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: procedura negoziata senza preventiva pubblicazione di bando ai sensi dell'art.13, comma 1, lettera c) ed e) del d. lgs 158/1995.

La realizzazione dell'intervento in argomento è stata affidata direttamente ad unico fornitore per le motivazioni di seguito riportate.

- Tutte le testate radar Enav di avvicinamento e di rotta si caratterizzano, nell'attuale architettura, come unico sistema di sorveglianza radar che si integrano a livello di ACC per fornire, mediante il Multi Radar Tracking (MRT), un'unica presentazione del traffico aereo sul territorio nazionale; tale architettura garantisce una notevole affidabilità del dato di rappresentazione delle tracce radar e, attraverso una elaborazione dei plot direttamente in testata con calcolatori, permette di ottenere un ulteriore grado di ridondanza ed affidabilità (back up);
- L'uniformità dei sistemi radar consente che lo sviluppo di eventuali varianti necessarie per il loro miglioramento tecnico/operativo vengano realizzate e collaudate in ambito operativo solo su un sistema, per poi essere facilmente ed economicamente portate su tutti gli altri apparati presenti sul territorio nazionale;
- La fornitura di un sistema analogo a quelli già presenti sul territorio nazionale comporta l'ottimizzazione dell'esercizio tecnico dei sistemi e riduce ovviamente i costi di professionalizzazione del personale di manutenzione;

- La standardizzazione di sistemi permette una notevole ottimizzazione del supporto logistico con evidenti vantaggi anche in termini di costi/benefici;
- L'interfaccia tra sottosistemi realizzati da diversi fornitori è sempre un'area ad elevato rischio, data la complessità dei sistemi e la elevata variabilità delle configurazioni;
- L'integrazione nel sistema STN di un nuovo apparato richiede lo sviluppo di un'interfaccia software "gestore locale" tra tale apparato e la piattaforma della HP Open View Vantage Point Operations basata su una architettura Manager-Agent.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2003

INVESTIMENTO: Fornitura ed installazione reti locali fonia/dati LAN (Local Area Network) gestionali per esigenze del Sistema Informativo Aziendale (SITW)

ESTREMI CONTRATTUALI: UO.GC/FP 7159/518 del 19 dicembre 2003

IMPORTO CONTRATTUALE: € 1.552.570,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: Realizzazione di una rete locale fonia/dati ai fini gestionali per la sostituzione della rete esistente ormai obsoleta.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: appalto concorso con l'aggiudicazione secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'art.12 del d.lgs 158/1995.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2004

INVESTIMENTO: Realizzazione impianti di Fall Back presso gli ACC di Milano, Padova, Roma e Brindisi.

ESTREMI CONTRATTUALI: Prot. AD/GC/DGP/49462 del 20 maggio 2004

IMPORTO CONTRATTUALE: € 14.607.000,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: si tratta di un sistema costituito da un impianto per il controllo del traffico aereo complementare a quello principale, dotato di funzionalità ridotte e con lo scopo di consentire, anche in caso di blocco hardware e software, totale o parziale dell'impianto principale e fino al ripristino dello stesso, la fornitura, con i dovuti livelli di sicurezza, del servizio ATC.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: Procedura negoziata senza preventiva pubblicazione di bando ai sensi dell'art 13, comma 1, lettere c) ed e) del d. lgs 158/1995.

Per l'affidamento della realizzazione dell'intervento si è fatto ricorso alla stessa Società già realizzatrice dei sistemi attualmente operativi presso i quattro ACC, la quale detiene la proprietà dei software attualmente in uso e dei quali Enav possiede solo le licenze d'uso.

Enav ha evidenziato a tale riguardo che:

- gli sviluppi e le modifiche del suddetto software, così come l'integrazione di nuovi moduli funzionali sono prerogativa esclusiva della predetta Società;
- il sistema oggetto della fornitura rappresenta una fornitura complementare ed un ampliamento di un sistema originario già in esercizio presso i 4 ACC;
- eventuali attività svolte da Società terze avrebbero comportato notevoli difficoltà tecniche e manutentive i cui costi sarebbero risultati eccessivi ed avrebbe comunque implicato il possesso dei codici sorgente del software operativo;
- l'eventuale utilizzo, mediante particolari e complessi protocolli di software ed hardware di proprietà di altra Società, da integrare a quelli già esistenti, avrebbe costituito elemento di elevata criticità per l'eventuale insorgenza di rischi rispetto alla continuità di esercizio del sistema.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2004

INVESTIMENTO: Adeguamento impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) aeroporti di Torino, Cuneo, Genova, Albenga, Padova, Parma, Firenze, Forlì, Pescara, Perugia, Alghero, Olbia.

ESTREMI CONTRATTUALI:

Adeguamento impianti AVL (aiuti visivi luminosi) di Torino e Cuneo: UO. GC/100/24120 dell'11 marzo 2004

Adeguamento impianti AVL Genova ed Alberga: UO.GC/24142 dell'11.03.2004

Adeguamento impianti AVL Padova e Parma: UO.GC/24129 dell'11.03.2004

Adeguamento impianti AVL Firenze e Forlì: UO.GC/24155 dell'11.03.2004

Adeguamento impianti AVL Pescara e Perugia: UO.GC/24159 dell'11.03.2004

Adeguamento impianti AVL Alghero ed Olbia: UO.GC/24166 dell'11.03.2004

IMPORTO CONTRATTUALE:

Adeguamento impianti AVL di Torino e Cuneo: € 2.938.112,13

Adeguamento impianti AVL Genova ed Alberga: € 1.857.512,24

Adeguamento impianti AVL Padova e Parma: € 1.962.646,12

Adeguamento impianti AVL Firenze e Forlì: € 2.440.391,85

Adeguamento impianti AVL Pescara e Perugia: € 2.031.664,89

Adeguamento impianti AVL Alghero ed Olbia: € 3.695.204,11

DESCRIZIONE INTERVENTO:

Il programma riguarda l'integrazione di segnali luminosi precedentemente assenti e/o sostituzioni, la bonifica/adeguamento degli impianti di alimentazione asserviti agli AVL, a seguito della entrata in vigore della normativa Enac "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" emanata nel mese di ottobre 2003.

Per 11 degli aeroporti oggetto di intervento è stato assunto impegno formale con Enac di pervenire al completo adeguamento entro il mese di aprile 2004; ad essi si è aggiunto l'aeroporto di Torino Caselle che necessitava di urgenti interventi di adeguamento agli standard operativi.