

	Piano Investimenti 2006 (Approvato dal CDA)	Totale Realizzato da Piano
Mantenimento e Miglioramento - Rotta	€ 89 010.000,00	€ 54 243.859,75
Mantenimento e Miglioramento - Aereoporti	€ 90.716.600,00	€ 61 934.877,77
Innovazione Tecnologica - Rotta	€ 49.085.000,00	€ 43.485.000,00
Innovazione Tecnologica - Aereoporti	€ 17.210.000,00	€ 2 720.000,00
Sviluppo Gestionale ed Infrastrutturale	€ 28.898.000,00	€ 20.623.000,00
Sicurezza	€ 20.000.000,00	€ 20.000.000,00
Legge 626	€ 16.000.000,00	€ 16.000.000,00
	€ 310.919.600,00	€ 219.006.737,52

3. Interventi anticipati dal 2007

Le anticipazioni al 2006, per un importo di circa 43 M€, si riferiscono principalmente ai seguenti programmi:

- Piano Radioassistenze: l'anticipazione degli interventi previsti nel 2007 è stata deliberata nell'ultimo trimestre del 2006, a seguito del buon esito temporale del programma in corso (accordo quadro), sulla base di specifiche richieste di carattere operativo finalizzate a perseguire in tempi più contenuti i prefissati obiettivi di sicurezza (circa 9 M€);
- Piano Radar: anche questa anticipazione degli interventi previsti nel 2007 è stata deliberata nell'ultimo trimestre del 2006, al fine di cogliere le opportunità di sinergie e fasature temporali conseguenti a ripianificazioni di interventi imposte da esigenze e vincoli di carattere operativo (circa 18 M€);
- Anticipazioni degli adeguamenti alla d.lgs. 626/94 pianificati per il 2007 (circa 6 M€);
- Anticipazioni di quote 2007 di vari programmi pluriennali non frazionabili avviati nel 2006, quali Centrale Elettrica di Linate e Cockpit Simulator (circa 5 M€).

4. Interventi posticipati al 2007

Gli slittamenti al 2007, di importo pari a circa 92 M€, si riferiscono ad interventi il cui iter contrattuale non si è completamente concluso nel 2006. Essi riguardano in particolare i seguenti programmi:

	M €	
- Ampliamento infrastrutturale di Roma ACC	(15,2)	gara aggiudicata (2007)
- Realizzazione LAN aeroportuale di Linate	(8,2)	trattativa conclusa
- Nuova Torre e LAN aeroportuale di Crotone	(4,5)	gara in corso
- Adeguamento centrale elettrica di Roma	(5,5)	procedura in corso
- Piattaforma Tecnologica Meteo	(3,8)	trattativa conclusa
- Altri programmi Meteo	(2,4)	trattative in corso
- Automazione Torri di Controllo	(2,4)	trattativa in corso
- Adeguamento ACC (LAN, ecc)	(7,0)	trattative in corso
- Potenziamenti aeroportuali vari	(7,6)	trattative in corso
- AIRNAS 2010	(1,3)	trattativa in corso
- Raddoppio centrale elettrica di Padova	(2,2)	sospeso per acquisizione area
- Progetti di ricerca	(3,0)	specificazione in corso
- Velivoli e consolle per Radiomisure	(8,9)	rinvio al 2007
- Altri interventi	(20,0)	specificazione in corso

L'importo degli Investimenti 2007 risulta pertanto il seguente:

	Piano Investimenti 2007	Programmi 2007 Anticipati al 2006	Piano Investimenti 2007
Mantenimento e Miglioramento - Rotta	29.696.000,00	euro 8.534.428,00	21.161.572,00
Mantenimento e Miglioramento - Aeroporti	57.699.000,00	euro 10.279.640,00	47.419.360,00
Innovazione Tecnologica - Rotta	47.000.000,00	euro 13.950.000,00	33.050.000,00
Innovazione Tecnologica - Aeroporti	8.755.000,00	euro 3.850.000,00	4.905.000,00
Sviluppo Gestionale ed Infrastrutturale	19.825.000,00	euro 579.182,19	19.245.817,81
Sicurezza	20.000.000,00	-	20.000.000,00
Legge 626	6.000.000,00	euro 5.900.000,00	100.000,00
Totale	188.975.000,00	43.093.250,19	145.881.749,81
		Programmi 2006 Posticipati al 2007	91.912.862,48
			237.794.612,29

5. Economie

Nel corso del 2006, per effetto delle procedure di affidamento poste in essere, sono state realizzate economie di spesa su vari programmi (circa 11 M €), le quali sono state reimpiegate per far fronte ad esigenze di carattere prioritario emerse nel corso dell'anno, quali:

- il rafforzamento di siti a rischio per la security, in ottemperanza ai regolamenti europei e nell'ottica della certificazione ISO-9000;
- l'ammodernamento di canali "satellitari" per comunicazioni Terra-Bordo di emergenza;
- altri interventi infrastrutturali con carattere di urgenza.

6. Altre attività di rilievo

Nel corso dell'anno, in accordo alla strategia di perseguire la crescita e lo sviluppo dei servizi del Traffico Aereo in linea con gli standard funzionali europei e con i nuovi scenari internazionali, sono stati definiti e condotti una serie di programmi di ricerca e sperimentazione pre-operativa, finalizzati a valutare l'impiego di nuove tecnologie e di nuovi concetti operativi.

Il Centro di ricerca sperimentale e pre-operativa di Enav ha raggiunto un'avanzata capacità di simulazione e sperimentazione in tutti i settori CNS/ATM, lavorando in cooperazione con gli analoghi Centri di ricerca europei, con gli Enti inter-governativi e con le realtà industriali nazionali ed internazionali del settore.

In questo contesto, nel 2006 sono state condotte molte attività di studio e di analisi a supporto delle decisioni di competenza del management operativo; in particolare, sono stati raggiunti importanti risultati con la definizione di un Arrival Manager avanzato a Roma ACC nell'ambito del progetto Gate-To-Gate 2005-2010 (finanziato dalla Commissione europea), e con la sperimentazione pre-operativa di avvicinamenti paralleli indipendenti a Fiumicino.

Sul fronte dei progetti internazionali sono stati avviati i due progetti:

- CRISTAL MED (finanziato da Eurocontrol) per l'implementazione di una rete di sorveglianza basata su una tecnologia a basso costo complementare a quella radar (ADS-B)
- BLUE MED (finanziato dalla Commissione europea) finalizzato a coinvolgere i fornitori dei servizi di navigazione aerea di Cipro, Grecia, Malta, Egitto e Tunisia, in

una riflessione comune circa la possibilità di realizzare un FAB (blocchi funzionali di spazio aereo transnazionali) nello spazio aereo del Sud-Mediterraneo.

Sono proseguite le attività relative allo sviluppo di due importanti iniziative, Coflight e SESAR, che Enav sta portando avanti in collaborazione con partner europei. Per quanto riguarda il programma Coflight (nuova piattaforma di gestione dei dati di volo), è iniziata la fase di sviluppo della Versione software preliminare del sistema; in merito all'iniziativa SESAR, invece, si sono concluse le attività di raccolta di requisiti tecnico-operativi propedeutici alla definizione della futura architettura ATM europea.

Per quanto attiene, infine, al settore della Navigazione Satellitare sono state concluse le due seguenti rilevanti operazioni:

- nell'ambito della riassegnazione dei fondi della Legge 10/2001, si è conclusa la lunga fase di negoziazione con l'Agenzia Spaziale Italiana, assegnataria dei fondi per iniziative Enav sul Satellitare, ed è stato ratificato un protocollo d'intesa per il finanziamento dello sviluppo dell'Infrastruttura Nazionale di Navigazione Satellitare per l'Aviazione Civile, a supporto dei servizi per la navigazione aerea basati su EGNOS e Galileo. L'infrastruttura, il cui progetto di sviluppo avrà un importo di 48M€ ed una durata quinquennale, sarà di proprietà Enav.
- nell'ambito dell'impiego di medesimi fondi (legge 10/2001), è stato altresì finalizzato con ASI un altro protocollo d'intesa per finanziare (fino a 22 M€) la partecipazione di Enav ai programmi ESA che curano l'evoluzione dei sistemi EGNOS e Galileo.

Con la ratifica di tali protocolli, Enav ha di fatto recuperato fondi per 70M€, indirizzando tali finanziamenti verso un settore di importanza strategica qual'è quello della navigazione satellitare, attraverso procedure che saranno poste in essere dall'ASI.

2 - Piano investimenti 2007 – 2009

Nella seduta del 30 maggio 2007 è stato approvato il Piano Investimenti Triennale 2007/2009.

Il Piano prosegue nella linea di potenziamento degli impianti e dell'innovazione tecnologica stabilita nella fase iniziale di previsione quinquennale (2004) con l'intento di sviluppare il sistema tecnico-operativo di ENAV e guadagnare una posizione primaria nell'ambito del trasporto aereo europeo in

termini di sicurezza, efficienza e qualità del servizio. Gli interventi previsti costituiscono pertanto la logica prosecuzione del Piano 2006-2008, nel quadro delle normative internazionali applicabili ai vari settori operativi e tecnologici, in un'ottica di integrazione e armonizzazione con gli altri fornitori dei servizi ATM europei.

Articolazione degli investimenti

L' articolazione degli investimenti è ripartita "secondo finalità" nelle seguenti Linee di intervento:

- Linea del MANTENIMENTO E MIGLIORAMENTO (205 M€ nel triennio): distinta nelle due essenziali componenti "Aeroporti" e "Rotta", è indirizzata ad introdurre tecnologie consolidate per rispondere a prioritarie esigenze di:
 - . adeguamento alle nuove normative di sicurezza;
 - . ammodernamento degli impianti obsoleti, non più manutenibili ;
 - . continuità di servizio anche in situazioni molto critiche;
 - . mantenimento dei servizi di assistenza al volo entro obiettivi di costo.
- Linea dell' INNOVAZIONE TECNOLOGICA (177 M€ nel triennio): anch'essa distinta nelle componenti "Aeroporti" e "Rotta", è indirizzata a realizzare significative performance di servizio prefissate a livello europeo; l' innovazione tecnologica è infatti alla base dei traguardi che ciascun Provider di Servizi per la navigazione aerea assume come obiettivi di periodo per:
 - . innalzare i livelli di sicurezza nelle aree aeroportuali e negli spazi aerei di rotta;
 - . incrementare la capacità di gestione del traffico;
 - . predisporre ai nuovi scenari operativi di interoperabilità, Gate-to-Gate e Single Sky.
- Linea dello SVILUPPO GESTIONALE E INFRASTRUTTURALE (63 M€ nel triennio): si riferisce al potenziamento delle infrastrutture del Centro di Formazione di Forlì (Academy), dei Sistemi Informativi aziendali, di Radiomisure e dei Servizi Generali aziendali.

- Linea della SECURITY (40 M€ nel triennio): è indirizzata al rafforzamento dei siti a rischio per la Security in ottemperanza ai regolamenti europei e nell'ottica della certificazione ISO-9000; sarà completata la protezione dell'intero parco produttivo di Enav (Centri di Controllo d' Area, Aeroporti, Impianti radar, Radioassistenze, Stazioni di radio-comunicazione) e sarà realizzata la sicurezza informatica delle reti-dati operative e gestionali.
- Linea dell' ADEGUAMENTO al d.lgs 626/94 (18 M€ nel triennio): prevede lavori per la messa a norma di impianti di servizio e quadri elettrici su siti aeroportuali e periferici, la cui urgenza è stata riconosciuta a seguito di sopralluoghi e verifiche condotte in sito.

Il Piano non riporta gli investimenti destinati alla realizzazione di importanti programmi di navigazione aerea basati sull' impiego di tecnologie satellitari (EGNOS to GALILEO), poiché ad essi si sta dando corso attraverso i finanziamenti, gestiti dall' Agenzia Spaziale Italiana (fondi ex Lege 10/2001), che il decreto DPCM 13 maggio 2005 ha esplicitamente previsto per lo sviluppo di progetti Enav nel Settore.

La parte quantitativamente principale degli investimenti del periodo è destinata agli Impianti e ai Sistemi del Core Business, rappresentati dalle prime due Linee sopra indicate, ed è equamente ripartita fra le due tipologie di servizio "Aeroporto" (193 M€) e "Rotta" (189 M€).

Per quanto attiene agli **Aeroporti**, lo sforzo massimo è concentrato prevalentemente su interventi di Mantenimento/Miglioramento (128 M€) intesi come ammodernamenti dei sistemi per obsolescenza o come prevenzione mirata ad evitare il degrado del servizio; esso sarà indirizzato alla ricostruzione di torri e all' adeguamento delle reti di comunicazione e delle radioassistenze aeroportuali. L'introduzione di Nuove Tecnologie (65 M€) è associata all' evoluzione di sensori radar di terminale e all' automazione delle principali torri di controllo.

Per quanto riguarda la **Rotta**, lo sforzo è prevalentemente concentrato invece sulle Nuove Tecnologie (112 M€), in particolare sulle comunicazioni Terra-Bordo attraverso data-link, sull'automazione dei servizi e sull'evoluzione dei sensori radar di rotta. Gli investimenti di Mantenimento/Miglioramento (77 M€) sono indirizzati prevalentemente al rinnovamento di radioassistenze e di impianti di comunicazione.

C – LA SOLUZIONE DELLA VICENDA VITROCISSET. LA NASCITA DI TECHNO SKY

Nel 2006 si è conclusa l'acquisizione da parte di Enav di Vitrociset Sistemi S.r.l., NewCo nella quale era stato conferito il ramo di azienda di Vitrociset S.p.A. che da sempre cura la gestione e la manutenzione degli impianti e dei sistemi di assistenza al volo.

Dopo la sottoscrizione del contratto preliminare del 5 settembre 2006 ed il benestare dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato, l'operazione di acquisizione è stata perfezionata il 31 dicembre 2006 con la sottoscrizione con Vitrociset SpA del contratto definitivo di cessione ad Enav delle quote della NewCo Vitrociset Sistemi S.r.l.

Si completa così la storia di un ramo d'azienda che fonda le sue origini addirittura negli anni sessanta, all'epoca del primo contratto con l'Aeronautica Militare Italiana, ed ha vissuto poi la smilitarizzazione del servizio di assistenza al volo e gli altri accadimenti degli anni ottanta, proseguendo attraverso il consolidamento del ruolo di Vitrociset come esperto manutentore degli "impianti" avvenuta negli anni novanta.

L'evoluzione industriale e gestionale del ramo aziendale rinviene dunque nell'operazione di acquisizione del ramo da parte di Enav il suo epilogo naturale, oltre che il processo più razionale per l'internalizzazione dei servizi di conduzione e manutenzione. Infatti, proprio l'origine e l'evoluzione storica dei rapporti contrattuali con Enav rappresenta il valore fondamentale del ramo d'azienda che, nato con e per Enav, ha saputo supportarne l'evoluzione operativa, organizzativa e tecnologica.

Nel corso del 2007, sono stati avviate le iniziative finalizzate a fare della NewCo una moderna società pubblica e di Enav un *service provider* al livello dei principali competitors europei, che finalmente presidia direttamente l'intero ciclo produttivo dei servizi di competenza.

Vitrociset Sistemi S.r.l. ha, pertanto, anzitutto mutato la propria denominazione sociale in Techno Sky S.r.l. e si è dotata di propri Organi.

Nell'ambito del processo di integrazione della nuova realtà del Gruppo, Enav ha avviato e concluso, con la massima celerità e nel rispetto degli accordi contrattuali, anche tutti i processi finalizzati a rendere autonomi i processi logistici, amministrativi e contabili rispetto alla "casa madre" Vitrociset S.p.A., rendendo operativo anche un proprio sistema informativo.

Techno Sky ha effettuato, inoltre, il trasferimento del personale della Direzione Generale presso la sua nuova sede legale in Roma, prendendo a locazione locali di nuova costruzione e provvedendo al loro tempestivo ed adeguato allestimento.

Oggi Techno Sky è dunque una società pienamente autonoma ed operativa.

Nel rispetto della *policy* di *governance* del Ministero dell'economia e delle finanze per le società controllate ed anticipando gli stessi contenuti delle successive iniziative legislative in materia di riduzione dei costi degli organi delle società pubbliche:

- sono stati designati a far parte dell'organo consiliare tre soli componenti, esclusivamente scelti tra i dirigenti delle due società (il presidente è il direttore generale di Enav; l'amministratore delegato è il direttore generale di Techno Sky; il consigliere senza deleghe è il responsabile degli affari legali di Enav);
- il Direttore generale di Techno Sky ha provveduto a rinunciare ai compensi di amministratore delegato e gli altri due componenti, dirigenti della Capogruppo Enav, riversano a quest'ultima società l'intero compenso che ricevono da Techno Sky.

In tal modo sono stati evitati ogni aggravio di costo all'utenza per effetto degli incarichi amministrativi conferiti infragruppo.

Al fine di assicurare, in questa prima fase dei rapporti infragruppo, un costante e proficuo confronto tra le due società sono stati creati diversi gruppi di lavoro ed è stato costituito in Enav un Comitato tecnico di controllo sulle attività di Techno Sky, partecipato dal management delle due società, con funzioni di controllo e di monitoraggio sull'attuazione dei piani e dei contratti infragruppo, nonché di interfaccia, di analisi, di studio e di trasmissione di informazioni agli organi amministrativi. Il detto Comitato costituisce un modello di raccordo tra il livello operativo (proprio delle strutture aziendali) e quello politico-decisionale (proprio dell'organo amministrativo della Capogruppo), tipicamente competente in materia di pianificazione degli obiettivi e di attività di indirizzo e controllo. Ed infatti, più nello specifico, il comitato tecnico ha il compito di provvedere, su mandato ed a beneficio dell'organo amministrativo, all'istruttoria ed all'analisi dei dati, alla produzione di report di sintesi, alle attività di verifica dell'adempimento del contratto di servizio e degli altri

obblighi della partecipata (ad esempio, di tempestiva e costante rendicontazione, di pianificazione, ecc.).

Nel rispetto della normativa e della giurisprudenza nazionali e comunitarie, sono state inoltre approvate le modifiche statutarie improntate alla logica di adeguamento ai principi di governance della Capogruppo ed agli indirizzi del Dipartimento del Tesoro del Ministero dell'economia per le società partecipate e finalizzate a fare di Techno Sky una società *in house*, secondo la specifica *governance* prescelta da Enav e dal suo Azionista pubblico sin dall'avvio delle trattative per l'acquisizione.

Su tali basi, sono state adottate clausole statutarie dirette ad assicurare, da un lato, un pregnante ed immanente controllo di Enav sull'attività di Techno Sky e, dall'altro, la destinazione prevalente dell'attività di quest'ultima nei confronti della Capogruppo, che ne possiede l'intero capitale sociale.

In particolare, si è avuto cura di garantire ad Enav un assoluto potere di direzione, coordinamento e supervisione che riguarda l'insieme dei più importanti atti di gestione della controllata e di prevedere per Techno Sky un'autonomia finanziaria e decisionale limitata e preventivamente circoscritta. Dovranno, infatti, essere preventivamente approvati da Enav le determinazioni di Techno Sky concernenti l'amministrazione straordinaria e quelle di maggiore importanza, quali, ad esempio, il bilancio, le relazioni programmatiche, l'organigramma, i piani, il budget e l'acquisizione di servizi, lavori e forniture per importi superiori a tre milioni di euro.

Peraltro, queste finalità vengono ben perseguite nel rapporto infragruppo, in presenza delle specifiche disposizioni normative vigenti:

- per il tipo di società prescelto per Techno Sky (la società a responsabilità limitata, di cui agli artt. 2462 - 2483 c.c.), che consente anche di riservare al Socio specifici e rilevanti poteri di gestione e controllo (come poi di fatto previsto in Statuto);
- per la natura di Techno Sky di Società Unipersonale;
- per il rapporto di controllo societario esistente tra Enav e Techno Sky che comporta l'applicazione degli artt. 2497 - 2497 *septies* c.c., in materia di direzione e coordinamento di società.

Si è ritenuto, inoltre, di eliminare i riferimenti dell'oggetto sociale alle attività inerenti a settori di attività presenti nello statuto originario, in quanto retaggi dell'attività storicamente svolta da Vitrociset S.p.A., e di dover invece

più circostanziatamente focalizzare l'attività della NewCo per i servizi che la stessa andrà effettivamente a svolgere nel settore di competenza.

Nel rispetto degli indirizzi del Ministero dell'economia e delle finanze per le società pubbliche non quotate, oltre ad evitare la nomina nel Consiglio di amministrazione della controllata di amministratori della controllante senza deleghe gestionali continuative, si è provveduto alla previsione, anche per Techno Sky, dell'organismo di vigilanza previsto dal decreto legislativo 231/2001, della figura del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e dei requisiti di professionalità e di onorabilità degli amministratori con limiti precisi al cosiddetto cumulo degli incarichi.

In considerazione della nuova governance infragruppo Enav e Techno Sky hanno sottoscritto il "contratto di servizio" per la gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea.

Il contratto, i cui contenuti sono integrati dal capitolato tecnico che dello stesso costituisce parte integrante e sostanziale, tiene conto della particolarità dei rapporti tra Techno Sky ed Enav e consente, non soltanto, di porre le condizioni per migliorare le *performances* di funzionamento e di continuità dell'intera infrastruttura tecnologica dedicata alla sicurezza ed alla regolarità del traffico aereo, ma anche di ottenere rilevanti economie rispetto ai rapporti negoziali in precedenza conclusi con Vitrociset (con un notevole risparmio di costi e con un significativo ampliamento del perimetro delle prestazioni oggetto di affidamento).

L'affidamento diretto a favore di Techno Sky deve ritenersi coerente con le prescrizioni delle direttive comunitarie in materia e con la normativa nazionale di recepimento.

Ai sensi dell'art. 218 del d.lgs. 12 aprile 2006 n. 163, è, infatti, escluso che la disciplina in tema di procedure di scelta nei cd. settori speciali debba trovare applicazione per gli appalti (di lavori, forniture e servizi) assegnati da un soggetto aggiudicatore (quale è Enav) ad un'impresa collegata (quale è Techno sky), sempre che almeno l'80% del fatturato realizzato da quest'ultima negli ultimi tre anni derivi dalla fornitura di lavori, forniture e servizi alle imprese alle quali è collegata.

L'operatività della disciplina è, quindi, subordinata ad un duplice ordine di condizioni:

- 1) l'esistenza di un rapporto di collegamento tra il soggetto che affida il servizio e l'affidatario dello stesso (rapporto di certo configurabile nel caso

in cui i conti annuali dell'affidatario siano consolidati con quelli dell'ente aggiudicatore);

- 2) la necessità che la società alla quale è affidato il servizio svolga un'attività, per lo più, "servente" nei riguardi della casa madre (circostanza, questa, comprovata dal fatto che almeno l'80% della cifra d'affari, nell'ultimo triennio, sia riconducibile a prestazioni rese nei confronti delle altre società del gruppo).

L'operatività di tale deroga è ammessa anche nel caso di società neocostituite (quale è il caso di Techno Sky): l'art. 23 della direttiva n. 17/04 e l'art 218 del d.lgs. n. 163/06 stabiliscono, infatti, che qualora, a causa della costituzione o inizio dell'attività dell'impresa collegata, il fatturato degli ultimi tre anni non sia disponibile, è sufficiente che l'impresa sia in condizione di stimare (in base a proiezioni dell'attività) che "probabilmente" realizzerà il fatturato in misura non inferiore all'80% mediante affidamenti da parte dell'altra o delle altre società a cui è collegata (cioè del medesimo gruppo).

Nel caso di Techno Sky non appare dubbio che nel prossimo triennio il fatturato risulterà prevalentemente orientato nei confronti della Controllante Enav e che l'entità degli affidamenti che saranno da questa concessi supereranno la soglia dell'80% del totale. Ciò, non soltanto in considerazione della natura storicamente e tipicamente servente nei confronti di Enav degli specifici servizi in questione; ma anche e soprattutto in considerazione della stessa rilevante entità del fatturato annuo riferito ad Enav (per oltre 60 milioni di euro), nonché del fatturato risalente agli ultimi anni del ramo aziendale a suo tempo conferito da Vitrociset S.p.A. in Vitrociset Sistemi S.r.l. (con un'attività rivolta verso Enav per il 90 - 95% del suo fatturato) ed, infine, della valutazione per le prospettive di andamento di Techno Sky di breve - medio periodo.

Il corrispettivo è stato stabilito per gli anni 2007 e 2008 in euro 61 milioni annui a fronte di servizi per un valore di €. 75 mln/annui se rapportato alla valorizzazione del precedente contratto stipulato con Vitrociset S.p.A. (risalente, peraltro, al 2001). Si tratta, dunque, di un importo notevolmente contenuto, malgrado Techno Sky sia chiamata a svolgere un più ampio novero di prestazioni.

In tema di garanzie, la specificità del rapporto Enav - Techno Sky ha suggerito di escludere la cauzione a copertura della corretta esecuzione del contratto (art. 13).

In linea con la disciplina vigente sono stati inoltre previsti il divieto di cessione del contratto (art. 15, comma 1) e l'obbligo per Techno Sky, ove si rivolga a soggetti terzi per l'esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto, di uniformarsi nella scelta del contraente alla disciplina comunitaria e nazionale di recepimento in tema di contratti pubblici nonché alle disposizioni del Regolamento per le Attività Negoziali di Enav (art. 15, comma 2). Tale impostazione è perfettamente in linea con la costante giurisprudenza secondo la quale, al fine di evitare il rischio di elusione della disciplina comunitaria, la società che abbia usufruito della deroga sugli affidamenti infragruppo è tenuta ad applicare per l'affidamento di contratti a terzi la disciplina pubblicistica.

Il capitolato tecnico, in analogia a quanto accaduto per il capitolato allegato al precedente contratto, è stato impostato per un "contratto a risultato" sulla base di precisi "indicatori di DFS (Disponibilità Funzionale di Sistema) predefiniti nello stesso capitolato e "parametrati" diversamente in relazione all'incidenza funzionale sul servizio operativo di ogni sistema nonché "sull'importanza" (sempre operativa) del Sito su cui è installato.

La "verifica del risultato" avverrà con periodicità predefinita, attraverso un Comitato di gestione tecnica composto da tecnici Enav e tecnici Techno Sky, che oltre alla verifica puntuale dei "risultati" ottenuti nel periodo di riferimento (rispetto a quelli previsti nel capitolato), avranno anche il compito di porre in essere tutti i correttivi necessari (organizzativi, procedurali, funzionali, manutentivi ecc.) ai fini della risoluzione e della prevenzione delle eventuali problematiche tecniche verificatesi, nonché di proporre ai Vertici di Enav e di Techno Sky tutte quelle eventuali variazioni con potenziali riflessi significativi sul contratto.

La prevista modalità di gestione del capitolato in questione conferisce allo stesso l'auspicata "dinamicità" necessaria per un costante allineamento delle attività tecniche gestionali dei sistemi alle eventuali mutabili esigenze del servizio (sia operativo che prettamente tecnico) ed inoltre consente l'inserimento e gestione di tutte quelle attività (formali, procedurali e di controllo) correlate all'ottenimento e mantenimento della "certificazione di qualità europea" (di cui al Reg. UE n. 2096).

Le prestazioni oggetto del capitolato oltre a riguardare, in forma aggiornata, tutte le attività manutentive e gestionali già previste nel precedente capitolato posto a base del contratto con Vitrociset S.p.A., sono state integrate

di nuove attività e di altre analoghe attività che, con contratti separati, la stessa Vitrociset o altre Società (es. IBM) svolgevano per Enav.

Dai risultati economici e tecnici conseguiti da Techno Sky al termine del terzo trimestre 2007 possono già evincersi la valenza, finanziaria ma soprattutto strategica, dell'operazione conclusa.

Infatti, dal punto di vista meramente economico – finanziario, inteso nel senso di contenimento di costi per Enav misurabili e derivati da riscontri oggettivi di bilancio, si evidenzia un risparmio di circa 20 mln/€ rispetto al 2005. Dal punto di vista strategico e tecnico, inteso come miglioramento misurabile delle prestazioni nell'ambito dei "Servizi di Gestione Tecnica e manutenzione dei Sistemi Operativi Impiegati nell'ATC", si è inoltre riscontrato un miglioramento significativo e misurabile delle prestazioni tecniche sia in ambito di manutenzione sviluppo software che in ambito di manutenzione e gestione tecnica hardware, a tutto vantaggio della qualità e sicurezza del servizio.

D - L'ATTIVITA' NEGOZIALE

1. Le procedure di aggiudicazione

Nella precedente Relazione la Corte, dopo aver proceduto ad una comparazione statistica fra gli esercizi finanziari 2003, 2004 e 2005, aveva sottolineato il prevalente ricorso alla procedura negoziata (con o senza pubblicazione del bando) che copriva circa il 97% delle procedure di aggiudicazione.

Tale fenomeno – che, peraltro, aveva (in virtù delle disposizioni contenute nel d.lgs 158/95) ed ha (alla luce del d.lgs 163/06) una sua giustificazione giuridica per gli appalti di lavori, servizi e forniture del "settore speciale" dei trasporti – ha subito, nel corso del primo semestre 2007 una inversione di tendenza.

Infatti, se si confrontano i dati del primo semestre del 2006 e 2007 relativi alle procedure seguite nell'affidamento, emerge (prospetto 1) come nel 2007 Enav abbia intensificato l'attività di recepimento dei principi fondamentali di concorrenza e trasparenza, attraverso un maggiore ricorso alle gare (20 contro nessuna nel 2006), e una conseguente diminuzione delle procedure negoziate (86,37% contro 97,59% relative allo stesso periodo del 2006).

Prospetto 1

Tipo Di Procedura	1° semestre 2006		1° semestre 2007	
	N°Contratti	% N°Contr.	N°Contratti	% N°Contr.
GARE (Procedure ristrette e aperte)	0	0,00%	13	3,16%
Gare Telematiche PA (marketplace)	0	0,00%	7	1,70%
Procedure negoziate	486	97,59%	355	86,37%
Atti di variazione	3	0,60%	28	6,81%
Convenzione CONSIP	9	1,81%	8	1,95%
Totale complessivo	498	100,00%	411	100,00%

Se poi si considerano (prospetto 2) gli importi dei contratti si evidenzia come il peso percentuale del ricorso alle gare abbia assunto un valore di tutto rilievo ($38,86 + 0,41 = 39,27\%$).

Prospetto 2

Tipo Di Procedura	1° semestre 2006	1° semestre 2007
	% Importo contratti	% Importo contratti
GARE (Procedure ristrette e aperte)	0,00%	38,86%
Gare Telematiche PA (marketplace)	0,00%	0,41%
Procedure negoziate	99,61%	57,05%
Atti di variazione	0,07%	3,49%
Convenzione CONSIP	0,32%	0,19%
Totale complessivo	100,00%	100,00%

Adeguamento procedure approvvigionamenti

Enav ha avviato l'attività di adeguamento delle procedure di acquisto, resa necessaria alla luce di diversi elementi:

- l'adeguamento ai cambiamenti avvenuti nel contesto normativo, ed in particolare al già ricordato d.lgs 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" ;
- la verifica della conformità ai principali requisiti previsti per la Certificazione di qualità della Funzione Acquisti, in conformità con la norma UNI EN ISO 9001:2000;
- il necessario aggiornamento rispetto agli importanti cambiamenti interni che hanno caratterizzato lo sviluppo di Enav negli ultimi anni (investimenti tecnologici ed infrastrutturali, mutamenti organizzativi, cambiamenti nei processi gestionali e nel sistema di deleghe).

L'obiettivo di tale attività è quello di definire le nuove procedure operative di approvvigionamento predisponendole per una gestione delle relative attività sul sistema informativo gestionale. Tali procedure sono definite in coerenza con le

linee guida e gli obiettivi di sviluppo gestionale ed organizzativo definiti dal vertice aziendale nonché con i mutamenti del contesto normativo introdotti nel sistema degli acquisti Enav.

Realizzazione Sistema di qualificazione dei fornitori

Tra le altre attività in corso di realizzazione, Enav sta, inoltre, approntando un Sistema di Qualifica e Gestione fornitori quale processo di valutazione, volto alla definizione di elenchi di Soggetti di comprovata idoneità, nell'ambito dei quali individuare i concorrenti alle singole procedure di affidamento.

L'istituzione di un siffatto "Sistema" consegue all'esercizio di una mera facoltà riconosciuta agli Enti aggiudicatori operanti nell'ambito dei settori speciali, ex art. 232 del d.lgs 163/06.

L'obiettivo di tale attività è quello di definire i criteri, le attività nonché gli strumenti necessari per la qualifica dei fornitori per classi di importo e categorie merceologiche con riferimento precipuo a quelle ritenute prioritarie.

La dotazione di un Sistema di Qualificazione si rende necessaria – secondo la Società - sotto un duplice profilo:

- in relazione al suo utilizzo, quale importante strumento manageriale ai fini dell'affidamento degli appalti e della gestione del fornitore, alla luce del d.lgs 163/06 in materia di acquisti e appalti;
- in relazione alla necessità di valutazione e gestione del fornitore previsti dalle normative di riferimento, quale snellimento della procedura di verifica e valutazione dei requisiti ordinari, economico-finanziari e tecnico organizzativi sottesi alla partecipazione alla gara.

2. Il nuovo codice dei contratti pubblici e il Regolamento interno di Enav

Per quanto attiene all'impostazione adottata nella predisposizione del Regolamento interno attuativo del "Codice dei contratti pubblici" (d.lgs 163/2006), ci si limita ad alcune sintetiche considerazioni in ordine alla disciplina di riferimento applicabile all'Enav.

- a) Sul piano oggettivo, Enav rientra nell'ambito di applicazione della disciplina sui c.d. settori speciali, per l'affidamento degli appalti funzionali ai propri scopi

istituzionali (in base alle indicazioni della giurisprudenza debbono ritenersi tali i contratti la cui conclusione si ponga in rapporto di strumentalità con le attività di competenza degli enti, non essendo, invece a tal fine necessaria una stretta correlazione tra i contratti oggetto di affidamento e le attività istituzionali degli stessi).

- b) Sul piano soggettivo, Enav, impresa pubblica, rientra nell'ambito di applicazione della disciplina dei settori speciali.

In ragione di tale ricostruzione:

- i) Enav è tenuta ad applicare la disciplina cogente sui settori speciali per tutti i contratti di appalti di lavori, forniture e servizi a rilevanza comunitaria (di importo, cioè, pari o superiore a euro 5.278.000, per i primi e di importo pari o superiore a euro 422.000, per gli altri);
- ii) Enav, in base al disposto dell'art. 238 comma 7, d.lgs 163/2006 per i contratti a rilevanza nazionale (d'importo inferiore a quelli suindicati), applica la disciplina stabilita nel proprio regolamento, fermo l'obbligatorio rispetto dei principi fondamentali del Trattato UE (concorrenza, trasparenza, non discriminazione, ecc);
- iii) Enav, per quanto attiene la concessione dei c.d. contratti attivi, è obbligata ad ispirare la propria attività a criteri di economicità, trasparenza e non discriminazione, che impongono agli amministratori di ottenere la massima valorizzazione economica dall'eventuale cessione di un bene a soggetti terzi.

Ciò premesso, la redazione del Regolamento è stata ispirata agli obiettivi di:

- assicurare il massimo livello di trasparenza nella scelta del contraente;
- armonizzare le esigenze di massima economicità e obiettività nelle scelte;
- evitare irragionevoli rigidità nell'attività dell'Enav e delle società, garantendo adeguati margini di flessibilità in coerenza con la disciplina vigente a tutela dei fondamentali obiettivi di sicurezza che la Società è tenuta a garantire;
- assicurare un adeguato livello di omogeneità dell'operato degli Uffici e della Società nelle fasi di scelta del contraente anche per la conclusione dei contratti per i quali manchino norme cogenti.

Nelle tabelle 1, 2 e 3, che seguono, sono graficamente rappresentati il quadro di riferimento normativo e i contenuti del Regolamento attuativo del d.lgs 163/06.