

dell'architettura logica che sarà alla base della progettazione del futuro sistema di gestione del traffico aereo europeo.

- Rafforzamento delle attività di Safety connessa con la gestione del traffico aereo attraverso l'implementazione di un programma di formazione e l'incremento delle risorse, fino a 6 unità, coinvolte in tale dominio. A dimostrazione del riconoscimento in ambito nazionale ed internazionale dell'expertise raggiunto si segnalano le attività svolte in ambito dei programmi: Link-it, eATMS, Coflight, ASSTAR e validazione della safety aeroportuale. Sono state effettuate con esito positivo tutte le attività relative al programma LINK IT, in particolare si sono svolte presso la sede del Sicta tre settimane di simulazione nelle quali sono stati coinvolti numerosi CTA che hanno partecipato alla validazione, sia degli aspetti ergonomici e funzionali della nuova interfaccia uomo-macchina, sia a tutte le verifiche di safety.
- E' stata creato ed ufficializzato un gruppo tecnico, attualmente consistente di n° 6 unità, dipendenti Sicta, assunti con sede di lavoro presso il Centro di Sperimentazione di Roma con l'obiettivo di favorire la sinergia tra i due centri di sperimentazione che fanno capo ad Enav.
- Sono state attivate, attraverso convenzioni appositamente sottoscritte, collaborazioni con diverse università inserendole così nello sviluppo di attività di ricerca.
- E' stata avviata la definizione di un piano formativo teso a monitorare e pianificare la crescita professionale del personale il cui know-how rappresenta il maggiore asset del Consorzio.

ORDINI ACQUISITI NEL 2006

Gli ordini acquisiti durante l'anno ammontano a 4.273.862 euro che equivalgono al lavoro che il Consorzio può sviluppare in circa 16 mesi, così ripartiti:

- | | |
|---------------------------|-------------|
| • Enav | € 2.419.379 |
| • Selex | € 149.694 |
| • Commissione europea | € 1.041.550 |
| • Eurocontrol | € 633.239 |
| • Società di gest. aerop. | € 30.000 |

Ovviamente, trattasi di lavori da svolgere su più anni a partire dall'inizio 2006, ma è da sottolineare il peso, sempre più consistente, delle attività da svolgere per il mercato Europeo.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il processo di riorganizzazione di Enav finalizzato alla creazione di una struttura il più possibile conforme, sia pure con le sue specificità, ai modelli consolidati delle moderne società per azioni operanti nel terziario avanzato, è proseguito anche nell'anno 2006 aprendo una fase evolutiva qualitativamente diversa ma sempre orientata al raggiungimento della massima efficienza operativa e gestionale. Se, infatti, la prima fase dell'evoluzione organizzativa era indirizzata al potenziamento dei processi di governo e controllo operativo mediante una maggiore specializzazione delle posizioni di alto management sui servizi di navigazione aerea; al rinnovamento tecnologico degli impianti; alla riorganizzazione di alcuni processi centrali, come quelli relativi alla pianificazione strategica, alle relazioni esterne ed istituzionali, alla security, al coordinamento dell'esercizio tecnico, della manutenzione e della logistica, la seconda fase concentra i propri sforzi sul miglioramento della qualità della missione societaria attraverso: a) il mantenimento di consistenti risorse finanziarie destinate ad investimenti tecnologici al fine di garantire un sempre più elevato standard di sicurezza; b) il rilancio dell'intero macro-processo della formazione del personale operativo mediante la completa riorganizzazione e potenziamento della funzione competente posta alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato; c) la più profonda attenzione ai costi e all'efficienza gestionale sorretta da un'adeguata attività di controllo (interno e di gestione) e dal ricorso al sistema di contabilità analitica.

Nel corso del 2006 è stato sviluppato e successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione il Piano Industriale Enav per il triennio 2006 – 2008.

Il Piano è stato sviluppato come "naturale" evoluzione del Piano 2005 – 2006, con lo scopo di mantenere coerenza e continuità con il modello precedentemente definito.

Il naturale "divenire" dell'Azienda che implica una continua modifica sia delle condizioni interne, (come ad esempio l'internalizzazione del processo di conduzione e manutenzione tecnica tramite l'acquisizione del ramo d'azienda Vitrociset), nonché di quelle esterne, (come ad esempio le previsioni di incremento dei flussi di traffico aereo sul territorio nazionale), ha quindi richiesto un aggiornamento degli indirizzi di governo contenuti nel Piano Industriale 2005-2007.

Il Piano Industriale definisce la visione aziendale di Enav e cioè quella di un'azienda "istituzionale" di natura tecnico-operativa ATM (Air Traffic Management) in chiave europea che ha come obiettivo complessivo di produrre valore per gli stakeholder (portatori di interesse) con miglioramento continuo del loro livello di soddisfazione.

Con il Piano, Enav traduce il suo obiettivo di massimizzare la "Creazione di Valore Pubblico" in obiettivi gestionali, linee attuative e azioni, declinandoli secondo quattro aree di riferimento: Economicità, Capacità Produttiva, Obiettivi Istituzionali e Qualità del Servizio.

Il requisito "istituzionale" significa che Enav ha una propria funzione "pubblica" a supporto della Comunità e del suo sviluppo e si pone l'obiettivo di massimizzare la creazione del valore nelle diverse dimensioni che caratterizzano gli obiettivi dei vari "stakeholder" favorendo l'integrazione e l'armonizzazione dei servizi ATM in Europa.

Il processo di internalizzazione del servizio di conduzione e manutenzione degli impianti del sistema di controllo del traffico aereo – che al 31 dicembre 2006 aveva visto l'epilogo del passaggio proprietario del relativo ramo di azienda di Vitrociset Spa attraverso l'acquisizione da parte di Enav del 100% delle quote della NewCo Vitrociset Sistemi Srl, nella quale erano stati fatti confluire gli assets oggetto della lunga trattativa – ha proseguito e concluso nel corso del primo semestre 2007 il perfezionamento dell'assetto giuridico della nuova società a totale controllo di Enav di cui è stata mutata la denominazione in Techno Sky Srl. Per consolidare la configurazione giuridica di Techno Sky quale società *in house* era necessario definire l'articolazione del rapporto con la controllante Enav Spa alla luce della normativa europea e nazionale e della univoca giurisprudenza. Sono state così apportate – in linea anche con gli indirizzi suggeriti dall'Azionista pubblico – le necessarie e opportune modifiche statutarie a Techno Sky, definita la sua governance con la delimitazione delle deleghe dei poteri e sottoscritto il contratto di servizio fra le due società "per la gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea" integrato da uno specifico capitolato tecnico.

La portata storica di tale processo di internalizzazione – che ha posto fine a decenni di inerzia decisionale più volte sottolineata dalla Corte – si sta già traducendo in incremento dell'efficienza operativa ed in consistente riduzione di costi (le risultanze dei primi mesi del 2007 sono già evidenti in tali direzioni), ma è

indubbio che l'integrazione funzionale con Techno Sky consentirà ad Enav di presentarsi anche nel mercato europeo con un'offerta, sull'attività *core business*, più ampia e completa.

Nelle precedenti Relazioni la Corte ha sottolineato come l'elevato livello di concertazione fra i vertici aziendali e le rappresentanze sindacali, unita ad una profonda sensibilità al tema della sicurezza e della finalità primaria di assicurare il servizio pubblico del controllo della navigazione aerea e della conseguente soddisfazione dell'utente, avesse limitato a solo poche ore (cosa mai verificatasi nel passato) l'interruzione del servizio stesso. A conferma del recuperato clima di serenità nei rapporti sindacali, le OO.SS. firmatarie dell'accordo (12 su 13 esistenti in Azienda, ad eccezione di una) hanno concesso un ulteriore periodo di moratoria degli scioperi fino al 31 gennaio 2008; contestualmente, si è convenuto di avviare ad ottobre 2007 e in anticipo rispetto all'attuale scadenza del 31 dicembre 2007, la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

Ma la consapevolezza della titolarità di una funzione di così rilevante valore sociale ed economico dovrebbe escludere il ricorso all'esercizio di una forza contrattuale che potrebbe produrre la frattura della consolidata "pace sindacale" per pure rivendicazioni economiche che, non solo non avrebbero alcuna giustificazione – alla luce dei livelli retributivi già raggiunti, in particolare, dal personale addetto al controllo del traffico aereo se, oltretutto, rapportati a quelli dei colleghi europei – ma dimostrerebbe la perdita di senso di responsabilità in un momento di grande difficoltà per tutto il personale del settore della navigazione aerea.

Nel 2006 è proseguita la politica aziendale finalizzata al coinvolgimento del personale nel processo di sviluppo dell'Azienda, al miglioramento delle relazioni industriali, alla continuazione di un impegnativo programma di formazione, grazie anche alla piena operatività del nuovo Centro di Forlì ed alla progressiva immissione di nuova forza lavoro nel settore operativo.

La consistenza del personale al 31 dicembre 2006 è stata pari a 3.272 unità, con una riduzione di sette risorse rispetto all'anno precedente; anche la consistenza media si è ridotta attestandosi a 3.286 unità, con una diminuzione di undici risorse.

Il costo del personale, alla stessa data, ammonta a 329,5 milioni di euro con una crescita, rispetto al 2005, del 4,6%; crescita dovuta principalmente alle

maggiori retribuzioni fisse connesse agli automatismi per avanzamenti di parametro contrattuale, all'innalzamento dei livelli di abilitazione professionale e al riconoscimento dell'inflazione programmata. C'è da rilevare, peraltro, che l'incremento percentuale dei costi del personale è il più basso degli ultimi quattro anni e che, nello stesso periodo, l'incremento annuale è sceso dal 5,26% del 2003 all'1,42% del 2006.

Il "Modello di organizzazione, gestione e controllo Enav", introdotto in attuazione del d.lgs n. 231 del 2001, costituisce uno strumento di verifica e di garanzia comportamentale che nel corso del 2006 è stato diffuso a tutti i livelli aziendali e sul quale è stato effettuato, con modalità e-learning, un corso di formazione che ha interessato i dirigenti della Società, i quadri responsabili di Funzioni aziendali e tutti i dipendenti Enav che operano nell'ambito delle aree ritenute sensibili alla commissione dei reati previsti dal decreto. Sempre nell'anno di riferimento, è stata svolta un'attività finalizzata alla realizzazione di un sistema di monitoraggio e riportistica attraverso l'individuazione di flussi di comunicazione da e verso l'Organismo di Vigilanza la cui composizione, in linea con l'orientamento giurisprudenziale e la prassi societaria predominanti, è stata trasformata da monocratica in collegiale.

Il rapporto Stato-Enav ha continuato nella linea di piena condivisione di intenti e di scelte imprenditoriali, ma in assenza di formalizzazione dei contratti di servizio e di programma (relativi al triennio 2004 - 2006).

Come già rilevato nelle precedenti Relazioni, il ritardo della sottoscrizione dei contratti, imputabile alle competenti autorità ministeriali, pur non influenzando sull'operatività gestionale della Società - la cui azione è stata comunque improntata alle direttive dell'Azionista pubblico - finisce per incidere profondamente sulla concreta percezione degli importi dovuti dallo Stato ad Enav. Importi, peraltro, che in vigenza della normativa sui "requisiti di sistema" sono cresciuti in modo rilevante (ed in presenza degli incrementi di traffico cresceranno ancora), privando la Società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendo, pertanto, necessario il ricorso a finanziamenti esterni. Importi, infine, che per effetto dei tagli disposti per il 2006 dalla legge n. 266/2005, subito dopo la definizione dei contratti stessi lo Stato corrisponderà neanche *in toto* risultando "a legislazione vigente" disponibili soltanto una parte dei crediti della Società.

Nello spirito di necessaria collaborazione istituzionale e nel rispetto dei reciproci obblighi programmatici, l'accordo negoziale (contratto di programma e/o di servizio) fra Enav e lo Stato (tramite i Ministeri di riferimento) dovrebbe ispirarsi a finalità, e prevedere concrete azioni, di sostegno della missione cui la Società è deputata e non allo scopo preponderante di inserire clausole limitative dell'attività gestionale nella prospettiva di un immotivato mero contenimento dei costi.

Per quanto riguarda i rapporti finanziari fra lo Stato e la Società, ed in particolare le tariffe di terminale, la Corte ha già avuto modo di sottolineare come l'entità degli oneri posti a carico del bilancio dello Stato invece che degli utilizzatori di tali servizi (ulteriormente ampliata a decorrere dall'1/1/2006 per effetto dell'entrata in vigore della l.n. 248/05, c.d. legge sui "requisiti di sistema") richieda una complessiva riconsiderazione da parte dello Stato delle modalità di determinazione di dette tariffe secondo schemi più orientati alle regole di mercato, in parte adombrati dalla stessa l.n. 248/05.

Mentre sulla base della previgente normativa circa il 50% dei costi di erogazione del servizio di assistenza al traffico aereo, nelle fasi di decollo e di atterraggio, veniva sopportato dallo Stato che ripianava i mancati introiti dell'Enav, con le modifiche introdotte (a decorrere dal 1° gennaio 2006) dall'art.11 - *sexies* e *septies* della predetta legge è aumentata, sostanzialmente, l'incidenza degli oneri sopportati dalla collettività che risulta, ora, di circa il 73% (120 milioni di euro su base annua, rispetto agli 80 milioni di euro del 2005).

Sono proseguiti nel 2006 il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti di assistenza al volo a supporto del servizio di navigazione aerea, con un notevole impegno economico, in termini di investimenti, finalizzato a posizionare l'Azienda a livelli di eccellenza nel contesto europeo. Gli investimenti tecnologici ed infrastrutturali, relativi agli obiettivi primari di Enav, sono stati attivati per incrementare la continuità operativa e l'efficienza del servizio, il rafforzamento della sicurezza in volo e degli impianti, gli avvicinamenti e gli atterraggi, la qualità degli ambienti operativi.

Il Piano Investimenti del triennio 2006-2008, che prevedeva per l'anno 2006 l'attivazione di programmi di investimenti aziendali per un importo pari a circa 311 milioni di euro, è stato quasi completamente contrattualizzato già alla fine dell'esercizio a dimostrazione dell'efficienza dell'azione decisionale e di quella attuativa. L'attenzione costante che la Società pone agli investimenti per fornire al

controllo della navigazione aerea apparecchiature che siano prodotte dalla più avanzata tecnologia costituisce solida garanzia di sicurezza per i vettori e gli utenti. Peraltro, sulla capacità di copertura degli investimenti futuri (il CdA del 30 maggio 2007 ha approvato il Piano Investimenti 2007-2009) attraverso l'autofinanziamento pesa l'insufficiente disponibilità di liquidità con la quale Enav aveva finora fatto fronte e di cui si dirà analizzando i risultati di bilancio dell'esercizio.

Per quanto riguarda le risultanze di bilancio, i dati consuntivi dell'esercizio evidenziano il raggiungimento dell'obiettivo del miglioramento dell'efficienza produttiva dell'Azienda del 5% per il 2006 (nel rispetto della legge sui "requisiti di sistema").

Il valore della produzione al 31 dicembre 2006 mostra un incremento di 2,2 milioni di euro. Tale risultato scaturisce, peraltro, dalla combinazione di componenti positivi "straordinari" quali: a) l'utilizzo del Fondo stabilizzazione delle tariffe per 25,9 milioni di euro, finalizzato al miglioramento della competitività attraverso il contenimento delle tariffe applicate al traffico commerciale; b) la destinazione di 30 milioni di euro a valere sul Fondo costituito presso il Ministero dei trasporti con i proventi dell'addizionale dei diritti di imbarco finalizzati ad interventi a favore della sicurezza degli impianti e della sicurezza operativa.

La politica governativa di imporre, attraverso misure di legge, effetto di contenimento delle tariffe – politica perseguita al fine prevalente di non gravare di maggiori spese la Compagnia di bandiera – ha finito per favorire i vettori stranieri a danno del bilancio non solo di Enav ma anche di quello statale sul quale gravano – come già sottolineato – gli effetti negativi dell'entrata in vigore della l.n.248/2005 che pone a carico dell'Erario maggiori oneri contributivi.

La Corte ha già avuto modo di sottolineare nella precedente Relazione come la pur lodevole politica di contenimento delle tariffe (già posta, comunque, in essere dal management di Enav grazie alle iniziative di efficientamento gestionali realizzate) dovrebbe essere il risultato dell'efficacia ed efficienza dell'azione gestionale del management stesso che si confronti competitivamente sul mercato e non anche di una politica governativa che, proprio dal mercato, riceve le risposte più negative, appesantendo attraverso il bilancio dello Stato quello dell'intera collettività. L'efficienza e l'efficacia dell'azione del management non dovrebbe inoltre essere imposta dirigisticamente stabilendo aprioristicamente tetti di spesa o insuperabili valori di costi, ma andrebbe valutata alla stregua di obiettivi indicatori applicati tenendo conto della specificità del settore in cui opera Enav.

I costi della produzione presentano complessivamente un decremento pari a 24,9 milioni di euro. Al costo del personale, passato da 324,9 a 329,5 milioni di euro (per i motivi già indicati in precedenza), si contrappongono il decremento dei costi esterni per 8,9 milioni di euro e la riduzione del peso degli ammortamenti e svalutazioni per 20,5 milioni di euro, quale principale conseguenza di una più aderente valutazione del periodo di vita utile dei principali cespiti che ha determinato un prolungamento della relativa durata tecnica.

Nello stato patrimoniale, che vede crescere di 191,4 milioni di euro le attività immobilizzate, spiccano la diminuzione del capitale d'esercizio per ben 167,5 milioni di euro e una posizione finanziaria netta che quasi si dimezza (da 29,7 a 15,7 milioni di euro). Tale risultato deriva essenzialmente dalla mancanza di una liquidità sufficiente a coprire il costo di investimenti straordinari, quali quello dell'acquisto del ramo di azienda di Vitrociset SpA (che ha indotto il management a disinvestimenti finanziari), scaturita dal permanere di una posizione creditoria di rilevante entità nei confronti dello Stato (circa 90 milioni di euro), che ha costretto la Società a ricorrere a istituti di credito per un pari valore complessivo al fine di sostenere gli investimenti "ordinari" annuali previsti dal programmato Piano triennale.

Fermi restando i risultati sostanzialmente positivi dell'esercizio finanziario 2006, non si possono però non nutrire preoccupazioni per i futuri esiti di un bilancio reso meno flessibile dal blocco delle tariffe e non sostenuto dalla regolarità con la quale l'Amministrazione statale dovrebbe corrispondere i contributi degli "oneri sociali" (cioè i costi operativi non coperti dal prezzo pieno delle tariffe di rotta e di terminale) e gli altri oneri posti dalla legge a suo carico.

Il controllo interno, che fin dalla sua istituzione ha svolto un ruolo essenziale oltre che nell'individuazione di irregolarità funzionali anche nella proposizione dell'adozione di procedure contabili e gestionali di più sicuro affidamento, sta aggiungendo a quella di *assurance* e di verifica la funzione consulenziale, nell'ottica di fornire un concreto valore aggiunto e migliorare i processi dell'organizzazione in materia di governance e controllo.

E' necessario, peraltro, che le criticità nelle procedure interne emerse dagli esiti degli interventi programmati di *audit* siano prontamente rimosse dalle strutture interessate in modo da non ingenerare effetti negativi sull'attività aziendale.

Nel corso dell'esercizio sono state aggiornate e divenute operative numerose procedure che impattano sul controllo di gestione, quale quella della gestione amministrativa delle commesse, delle variazioni al budget economico e al piano degli investimenti. Parallelamente allo sviluppo delle procedure è proseguito l'affinamento del Sistema Informativo Gestionale, strumento necessario per consentire una più puntuale attività di controllo della gestione.

Anche il sistema di contabilità analitica ha subito dei correttivi migliorativi per tener conto della dinamica dei processi aziendali, in continua evoluzione, e di nuovi bisogni informativi. Tali miglioramenti consentono ora una completa rilevazione degli andamenti economici (costi/ricavi) per Centro di Responsabilità e per commesse di vendita e la loro successiva allocazione ai Servizi erogati, siano essi quelliregolamentati, afferenti cioè all'attività istituzionale di assistenza al volo in Rotta e di Terminale, che quelli non regolamentati relativi ad attività rilevanti non riferibili a quella istituzionale. In particolare, si è proceduto alla costruzione di Prospetti di Conto Economico Gestionale per Aeroporto e ACC (Area Control Center), a loro volta suddivisi tra Servizi di Rotta e Servizi di Terminale, e per Servizio non regolamentato, al fine di monitorare i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa, la redditività.

Negli ultimi anni, le attività internazionali di Enav hanno subito una grande accelerazione in virtù di una strategia che intende restituire all'Italia un ruolo adeguato nel concerto europeo e mondiale dei *providers* del controllo del traffico aereo. In tale prospettiva, si sente forte l'esigenza di partecipare a consessi e iniziative di ricerca e sviluppo internazionali ed è in questa ottica che si inquadra la decisione di dare un nuovo assetto organizzativo alla sede Enav di Bruxelles. I positivi risultati di questa rinnovata strategia sono testimoniati dalla nomina del dirigente responsabile dell'Area Operativa della Società a Presidente dell'Operations Coordination Group (OCG), organo consultivo della direzione generale dell'Agenzia di Bruxelles composto dai responsabili operativi dei fornitori di servizi ATM europei nonché dai rappresentanti delle aeronautiche militari nazionali e delle principali organizzazioni del settore. Di assoluta soddisfazione ed emblematico di un radicale cambiamento nell'apprezzamento del valore internazionale dell'Azienda è l'accordo sottoscritto da Enav e dal suo omologo britannico Nats che li impegna alla cooperazione nei settori della comunicazione navigazione e sorveglianza, nella ricerca e sviluppo nonché dell'addestramento e della validazione operativa.

Anche nell'anno 2006 Enav ha confermato, dunque, di aver raggiunto una stabile ed efficiente organizzazione interna, un'operatività gestionale – concordata negli aspetti programmatici con l'Azionista di riferimento e il Ministero vigilante – efficace e affidabile, un più apprezzato ruolo in ambito internazionale.

A fronte di questi risultati positivi, va segnalata la criticità derivante dai ritardi nell'erogazione degli importi dovuti dallo Stato alla Società a rifusione di quanto non corrisposto alla stessa dai vettori aerei per i servizi resi, nonché a copertura dell'applicazione di "tariffe sociali". Tali ritardi potrebbero portare ad una necessitata riduzione degli investimenti ed al conseguente inopportuno rallentamento nell'introduzione delle tecnologie più avanzate nel sistema integrato di assistenza alla navigazione aerea.

Nella prospettiva di una crescita continua del traffico aereo, e quindi con la necessità di sviluppare un sempre più elevato livello di sicurezza nei sistemi di controllo attraverso mirati piani di investimenti, Enav è un'Azienda per la quale risulta essenziale salvaguardare la capacità competitiva mediante adeguate azioni di sostegno se non si vuole assistere all'affievolimento dei risultati finora conseguiti.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gian Luigi Marini". The signature is fluid and cursive, with the first name "Gian" being the most prominent.

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AFIS	Aerodome Flight Information Service
AIP	Aeronautical Information Publication – Pubblicazione informazioni aeronautiche
AIRPROX	parola codice usata per designare una Aircraft Proximity – Uno degli inconvenienti di diversa gravità per il potenziale rischio di collisione
AIS	Aeronautical Information Service – Servizio di informazioni aeronautiche
AISAS	AIS Automated System
AMI	Aeronautica Militare Italiana
AMS	Alenia Marconi System
ANSP	Aeronautical National Service Providers
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
AOIS	Automated Operational Information System
APATSI	Airport ATS Interface – Programma europeo per l'aumento della capacità di traffico negli aeroporti
APP	Approach Control Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o Ufficio di controllo di avvicinamento
ARO-MET	ATS Reporting Office – Meteorology – Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo e meteorologia
ATC	Air Traffic Control – Controllo del traffico aereo
ATFM	Air Traffic flow Management – Gestione dei flussi di traffico aereo - Funzione centralizzata da EUROCONTROL a Bruxelles

ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service – Servizi del traffico aereo; comprendono ATC, FIS, AIS, ALS, etc.
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
BCA	Benefit Cost Analysis – Analisi costo/benefici
CE	Commissione Europea
CFMU	Central Flow Management Unit – Unità centralizzata per la gestione dei flussi di traffico
CIP	Convergence and Implementation Programme – Programma di convergenza ed implementazione
CNS	Comunicazioni Navigazione Sorveglianza
COTS	Commercial Off The Shelf
CTR	Control zone – Zona di controllo di avvicinamento
CTT	Coefficiente di Tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale
CUT	Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta
CWP	Controller Working Position
DL-DATALINK	Collegamento dati
DME	Distance Measuring Equipment – Apparato misuratore di distanza
EATCHIP	European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme – Programma europeo di armonizzazione ed integrazione dei sistemi di assistenza al volo
EATMS	European ATM System – Sistema europeo per l'ATM
ECAC	European Civil Aviation Conference – Conferenza europea dell'aviazione civile

EATMN	European Air Traffic Management Network
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	ENAV S.p.A. – Società italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea
ESA	European Space Agency
EUROCONTROL	Organizzazione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
FBS	Fall Back System
FDP	Flight Data Processing
FIR	Flight Information Region – Regione informazioni volo
FL	Flight Level
FIS	Flight Information Service – Servizi di informazione di volo
FSS	Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni di volo
GATE TO GATE	da cancello di partenza a cancello di arrivo
GNSS	Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare
IANS	Institute Air Navigation Services
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
IPR	Intellectual Property Rights

MATSE	Ministries of Trasport on ATS in Europe – Conferenza
MCC	Master Control Centre
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
MRT	Multi Radar Tracking
NDB	Non drirectional radio beacon
OLDI	On Line Data Interchange
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting And Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimuth rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RDP	Radar Data Processing
RF	Radiofrequenze
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – Navigazione d’area
STN	Sistema di Telegestione Nazionale
SW	Software
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d’aeroporto
UdS	Unità di Servizio

UE	Unione Europea
UIR	Upper Information Region
VHF	Very high frequency
VOR	VHF Omnidirectional radio Range – Radiosentiero omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private Network

PAGINA BIANCA