

disposizioni in materia finanziaria - D.Lgs. 58/1998 e successive modificazioni) nella persona del Dirigente Vicario dell'Area Amministrativa.

La stessa Assemblea straordinaria ha altresì integrato lo Statuto con l'art. 21 bis che ha previsto l'affidamento del controllo contabile della società, ai sensi dell'art. 2409 ter c.c., ad una società di revisione (iscritta nel registro istituito presso il ministero della giustizia e nell'albo speciale tenuto dalla CONSOB di cui all'art. 161 del D.Lgs. 58/1998), selezionata a mezzo di procedura ad evidenza pubblica. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione contabile e di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 sexies, comma 7 bis della legge 248/2005, in materia di contabilità analitica (per l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti ai servizi resi da ENAV).

B - L'organizzazione aziendale

Nel corso del 2007 e nel primo semestre del 2008 è proseguito il processo di profondi, anche se gradualmente, mutamenti che stanno trasformando ENAV in una più efficiente azienda pubblica di servizi.

Dopo il precedente triennio (2003-2006), caratterizzato da ampie trasformazioni macrostrutturali e dalla messa a regime del radicale processo di "aziendalizzazione" avviato con la trasformazione in società per azioni, sono state effettuate diverse variazioni organizzative, alcune classificabili come rilevanti mutazioni strutturali, altre come articolazioni di dettaglio di strutture esistenti, altre ancora come razionalizzazioni ed ottimizzazioni organizzative.

Una delle variazioni più significative avvenute nel corso del periodo di riferimento è costituita dall'abolizione dei coordinamenti territoriali. Tali strutture erano state create nel 2003 con l'obiettivo di favorire il collegamento organizzativo tra centro e periferia in ambito operativo, considerato che, storicamente, era molto sentita in Azienda la "distanza" tra strutture territoriali (aeroporti e centri di controllo d'area) e le direzioni centrali.

Nel triennio successivo però vi sono stati significativi progressi in molti ambiti gestionali, quali quelli delle procedure, delle metodologie, degli standard e dei sistemi informativi riguardanti i processi centrali di supporto dell'Azienda, e cioè proprio quei processi che si era voluto avvicinare al territorio tramite i coordinamenti.

Pertanto, grazie anche a questi sostanziali miglioramenti, è venuta meno la necessità di moltiplicare i livelli di coordinamento tra il centro e la periferia a livello "strutturale", ovvero mediante funzioni organizzative dedicate, e quindi si è potuto eliminare quella che ormai era divenuta di fatto una ridondanza organizzativa.

Il Consiglio di amministrazione ha, pertanto, ritenuto più razionale utilizzare nuovi modelli gestionali dei processi, delle procedure, degli standard e dell'automazione - peraltro espressamente previste dalla regolamentazione europea inerente i Sistemi di Gestione della Qualità, della Sicurezza del traffico aereo (*Safety*) e della Sicurezza degli impianti (*Security*) - anziché mantenere una eccessiva complessità di struttura con i connessi svantaggi in termini di costi, preferendo all'originaria soluzione di "decentramento di struttura" una più moderna e soluzione di "decentramento di processo".

La Corte nella precedente relazione ha inoltre valutato positivamente la conclusione dell'acquisizione di Vitrociset Sistemi S.r.l. e l'attività dei primi mesi del 2007 finalizzata al consolidamento della governance della nuova società, ridenominata Techno Sky S.r.l.

La stessa acquisizione di Techno Sky ha contribuito a spogliare i coordinamenti territoriali di parte delle originarie funzioni collegate al controllo dei processi di conduzione e manutenzione degli impianti gestiti in passato da Vitrociset S.p.A., essendosi tali funzioni ridotte ad attività di monitoraggio dell'operato della Controllata; attività effettuabile anche tramite appositi processi gestiti centralmente ed eseguiti direttamente sugli impianti mediante risorse locali.

Altre significative variazioni organizzative occorse nella prima parte dell'anno sono state realizzate attraverso la creazione di due ulteriori funzioni dedicate l'una alla previsione e monitoraggio del costo del lavoro e alla gestione della reportistica, l'altra all'organizzazione aziendale. Più nel dettaglio, la prima delle funzioni citate ha trovato giustificazione nell'intendimento di migliorare ulteriormente la capacità dell'Azienda di effettuare adeguate previsioni e monitoraggi dell'andamento del costo del lavoro; variabile, questa, che necessita di un continuo governo nell'ottica del perseguimento delle politiche di efficientamento che da diversi anni ENAV ha cercato di sviluppare. Alla seconda funzione citata, specificamente competente in materia di organizzazione aziendale, sono state attribuite attività già svolte in passato nell'ambito delle Risorse Umane.

In riferimento agli altri interventi a livello di struttura o micro-struttura organizzativa, effettuati nel corso del 2007, fra i più significativi si citano:

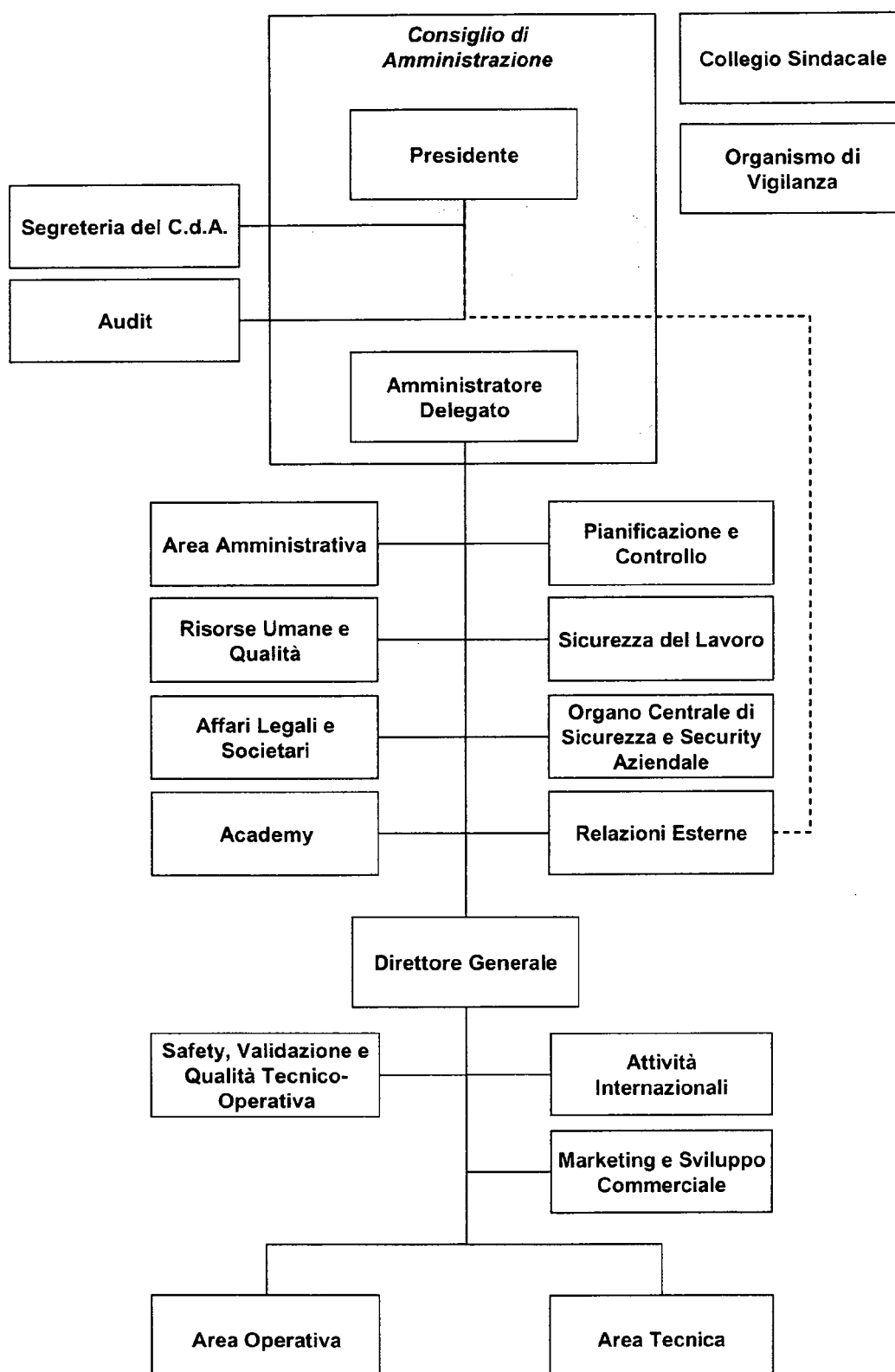
- le modifiche, le razionalizzazioni e le integrazioni a vari livelli, nell'ambito delle strutture di staff dell'amministratore delegato nonché dell'Area Operativa e dell'Area Tecnica, con conseguente riduzione di posizioni dirigenziali;
- la creazione di una funzione dedicata alla gestione dei finanziamenti pubblici, in considerazione delle necessità di controllo e di monitoraggio delle risorse acquisite, onde garantire il massimo rispetto della normativa in materia;
- l'avvio di un percorso di evoluzione organizzativa che, estendendosi anche nel 2008, sta portando alla razionalizzazione delle strutture dedicate alla pianificazione, al budget ed al controllo di gestione;
- la riorganizzazione della funzione Affari Legali e Societari, per tener conto della significativa riduzione delle attività di recupero crediti (grazie all'azione svolta negli anni precedenti relativa ai pregressi crediti in sofferenza) e della maggiore rilevanza che stanno via via assumendo i rapporti negoziali con le Autorità di settore e i nuovi rapporti societari infragruppo;
- la creazione di una struttura di tipo progettuale per condurre le attività relative allo sviluppo del cosiddetto "Polo Tecnologico-Aeronautico di Forlì", che vede l'Academy imporsi a livello internazionale come vero e proprio centro di eccellenza in ambito aeronautico.

I primi mesi del 2008 hanno visto proseguire il suddetto percorso di razionalizzazione dell'organizzazione dell'Azienda, finalizzato all'ottimizzazione delle funzioni e dei processi, con particolare riferimento:

- alla riorganizzazione della funzione Acquisti, che è stata orientata verso l'ottimizzazione dei processi di approvvigionamento mediante l'accorpamento di due funzioni dirigenziali;
- alla creazione di una struttura di tipo progettuale per condurre le attività relative al progetto di "riposizionamento strategico", finalizzato alla "definizione di una strategia per un nuovo ruolo della società nel sistema del trasporto aereo nazionale, all'interno della catena complessiva del valore";
- alla riorganizzazione della funzione Academy, al fine di ampliare e di ottimizzare l'offerta formativa aziendale ;
- alla creazione di una specifica struttura organizzativa della Direzione Generale dedicata al marketing e allo sviluppo commerciale, al fine di dare concreto e forte impulso alle attività finalizzate a permettere ad ENAV di guardare anche all'esterno verso possibili percorsi di crescita e sviluppo del proprio *business*, in un contesto di mercato nazionale ed internazionale;

- alla soppressione, in una logica di ottimizzazione organizzativa, della funzione (e della relativa posizione dirigenziale) di responsabile del Sistema di Gestione per la Qualità, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato;
- all'avvio di un percorso di evoluzione organizzativa che sta portando alla razionalizzazione delle strutture dedicate alla finanza, amministrazione, contabilità e bilancio;
- alla ristrutturazione della funzione Sistemi Informativi Gestionali che è stata riorganizzata in un'ottica di maggiore orientamento ai processi e di continuo miglioramento del livello di soddisfazione degli utenti interni;
- alla riorganizzazione di alcune funzioni dell'Area Operativa, anche al fine di creare sinergie e razionalizzazioni.

Di seguito è riportato l'organigramma di macrostruttura di ENAV al 30 giugno 2008.

Organigramma ENAV al 30/06/2008

C - La Certificazione "Single European Sky" e la Certificazione di Qualità ISO 9001

Nel corso del mese di giugno del 2007, ENAV ha ottenuto il rilascio della certificazione, da parte dell'autorità nazionale di vigilanza (ENAC), quale Fornitore (*provider*) di servizi della navigazione aerea (*ANS, Air Navigation Services*), nota anche come "certificazione Single European Sky" (SES).

Tale certificazione, prevista dal Regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura di servizi ANS nell'ambito del cosiddetto "Single European Sky" (Cielo Unico Europeo) e dal Regolamento (CE) n. 2096/2005 sui requisiti comuni per la fornitura di servizi ANS, è stata conseguita all'esito di un articolato processo durato circa un anno, in cui l'ENAC ha effettuato numerosi ed approfonditi controlli e verifiche sulla generale organizzazione della società, sul suo apparato tecnico ed economico-finanziario e sull'idoneità del *service provider* a garantire l'erogazione dei servizi nel rispetto dei livelli internazionali di sicurezza e di qualità.

La certificazione SES rappresenta, inoltre, un ulteriore passo verso la "europeizzazione" di ENAV attraverso l'adozione di standard e procedure sempre più in linea con le richieste dell'Unione Europea e conformi alle modalità operative dei maggiori provider europei; ed è tanto più rilevante in quanto i citati Regolamenti europei prevedono espressamente che tale certificazione venga rilasciata ai soli provider ANS idonei ad assicurare il perseguimento degli obiettivi di sicurezza e di efficienza dell'attività e di trasparenza e correttezza dei conti e di economicità di gestione.

E' inoltre espressamente previsto che per ottenere la detta certificazione il provider ANS dimostri di utilizzare un idoneo sistema contabile e di essere in grado di adempiere regolarmente ai suoi obblighi finanziari.

La stessa autorità nazionale di vigilanza (ENAC) ha dato atto che si sono concluse positivamente le verifiche che il team di certificazione ha sviluppato a partire dal luglio del 2006 e che hanno riguardato tutti i settori dei servizi di navigazione aerea. In particolare, l'operazione, complessa ed inedita, ha condotto alla verifica dell'intera organizzazione di ENAV - a livello centrale e periferico - con l'effettuazione di 37 audit ai centri di controllo del traffico aereo con risultati più che soddisfacenti.

Nel 2007 ENAV ha altresì conseguito la Certificazione di Qualità ISO 9001:2000 (prevista dal citato Regolamento 2096/05) dall'Ente di certificazione DNV (*Det Norske Veritas*), fondazione internazionale indipendente, leader mondiale

per la certificazione di Qualità, avente sede principale in Norvegia e operante dal 1864.

A seguito di numerose verifiche e controlli sulla struttura e sugli impianti aziendali situati su tutto il territorio nazionale, i vertici di DNV Italia hanno riconosciuto ad ENAV quelle caratteristiche di qualità e trasparenza ormai necessarie in un mercato sempre più sensibile a questi valori. In particolare, le attività di verifica si sono concentrate sui processi di pianificazione, gestione ed erogazione dei servizi di navigazione aerea, dei relativi servizi di supporto (quali, ad esempio, la progettazione degli spazi aerei, delle procedure di volo, l'elaborazione delle informazioni aeronautiche e dei bollettini meteorologici aeroportuali) nonché dei servizi di controllo in volo di sistemi di radionavigazione, radiodiffusione e sorveglianza per il controllo del traffico aereo.

Nel settore del trasporto aereo, infatti, ENAV è chiamata a svolgere un ruolo cruciale e delicato che richiede standard di efficienza particolarmente elevati e, di conseguenza, modelli organizzativi che contribuiscano a raggiungerli e mantenerli. Il conseguimento della certificazione dimostra che la struttura organizzativa e i processi interni di ENAV sono conformi a norme riconosciute a livello internazionale ed evidenzia le *performance* raggiunte dalla società sul piano della qualità e dell'efficienza.

La certificazione di qualità rilasciata ad ENAV segue le analoghe certificazioni finora rilasciate, da parte del DNV, ad altri primari provider ANS europei (quali il NATS inglese o l'UAC di Maastricht) ed è, in analogia alla citata certificazione SES, il risultato dell'impegno di ENAV nell'adeguare e migliorare i processi operativi e gestionali, in una prospettiva di continua elevazione della qualità dei servizi ai massimi standard europei di settore.

Con la certificazione SES e quella di Qualità ISO 9001:2000, ENAV ha, quindi, superato entrambe le verifiche istituzionali previste dalla normativa e dai regolamenti europei sul Cielo Unico Europeo.

D - Il rapporto Stato – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

Nel corso del 2007 e del primo semestre 2008 la società ha continuato ad operare in sintonia con le Istituzioni di riferimento, ricevendo da autorità ed organismi nazionali e internazionali importanti attestati di apprezzamento per le attività svolte.

In proposito, il Ministro dei trasporti, vigilante sull'attività della società e sull'intero sistema dei trasporti nazionali, ha espressamente riconosciuto ad ENAV di aver dato prova di realizzare un percorso di efficientamento che l'ha portata ai più elevati livelli di operatività e che le ha consentito di ottenere riconoscimenti internazionali, assumendo ruoli di leadership e di responsabilità nei gruppi di lavoro europei. In particolare, il vigilante ha dato atto che l'acquisizione di Techno Sky, gli ingenti investimenti per la sicurezza operativa e degli impianti, lo sviluppo del Centro di formazione di Forlì, il raggiungimento dei migliori standard di qualità e sicurezza ed il primato europeo per la puntualità dei servizi costituiscono i principali obiettivi conseguiti da ENAV negli ultimi anni. Ciò, in presenza di sforzi compiuti sul fronte dell'efficientamento e dell'incremento di produttività, dovendo conciliare con gli indispensabili standard di sicurezza da garantire, le forti istanze di contenimento delle tariffe e la costante crescita della sua posizione creditoria nei confronti dello Stato.

In questa prospettiva, il Ministro dei Trasporti ha in definitiva riconosciuto che la società ha realizzato al meglio il suo compito istituzionale di ottimizzare l'efficienza gestionale dei cieli nazionali a beneficio del sistema dell'aviazione civile e dei passeggeri, accrescendo la competitività del settore del trasporto aereo nazionale e promuovendo, anche in ambito sovranazionale, i suoi valori di eccellenza.

In proposito, risulta di rilievo come, anche in considerazione degli eccellenti risultati conseguiti da ENAV, il ministero dei trasporti abbia ritenuto di avviare nel febbraio 2008 la procedura finalizzata all'individuazione di ENAV quale nuovo coordinatore degli slot, ai sensi dell'art. 4 del Regolamento CE n. 93, modificato dal Regolamento CE 793/2004.

Dalla nota trasmessa dal ministero vigilante risultano così motivate le ragioni a fondamento dell'avvio della procedura: *"l'ENAV S.p.A.,..., ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione, è la società pubblica che fornisce i servizi della navigazione aerea nello spazio aereo e sugli aeroporti di competenza e che*

collabora con Eurocontrol nell'attività di gestione degli slots ATFM, collegata alla gestione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità. Poiché l'ENAV S.p.A. rappresenta, alla luce delle considerazioni sopra esposte, la soluzione più adeguata ai fini dell'identificazione della nuova figura del coordinatore, quale soggetto indipendente dagli interessi coinvolti, così come previsto dalla normativa comunitaria, il Ministro dei Trasporti intende affidargli le competenze di cui trattasi, realizzando, in tal modo, un maggior coordinamento in termini di utilizzo delle capacità aeroportuali. L'espletamento dei servizi in questione non comporterà maggiori oneri per il bilancio dello Stato in quanto i servizi stessi saranno posti a carico dei vettori e dei gestori degli aeroporti coordinati, secondo un'apposita convenzione che regolerà puntualmente l'erogazione dei corrispettivi". A causa della conclusione anticipata della legislatura, la procedura non è poi esitata con l'attribuzione ad ENAV dell'incarico di coordinatore degli slot.

Qualche preoccupazione il Ministro dei Trasporti ha poi manifestato in merito agli obiettivi più gravosi e complessi che ENAV sarà chiamata a perseguire nei prossimi anni anche in favore dei numerosi aeroporti militari in transito all'aviazione civile, che necessitano di ingenti interventi di ammodernamento o ricostruzione, nel rispetto dei massimi standard di sicurezza.

Per conseguire tali obiettivi, risulterà infatti particolarmente delicata l'opera di individuazione delle linee di indirizzo per la società, anche relative all'incremento di produttività, da concordare nell'ambito del contratto di programma in corso di redazione tra Stato ed ENAV.

È per questo che il Ministro dei Trasporti ha espresso dubbi e perplessità di fronte alla richiesta del ministero dell'economia e delle finanze di ricevere, in anticipo rispetto alla stessa formalizzazione dei contratti di programma e di servizio, un formale impegno di ulteriore efficientamento da parte di ENAV (impegno da eseguire esclusivamente attraverso l'applicazione di una particolare metodologia). In particolare, il Ministro dei trasporti ha osservato l'inderogabile necessità che le eventuali esigenze di ulteriore efficientamento della società sul piano economico, e le decisioni in ordine alle relative modalità concrete di esecuzione, si confrontino con l'esigenza di garantire il servizio con i massimi livelli di sicurezza e di qualità indispensabili al sistema del trasporto aereo; esigenze e necessità che – secondo il Ministro dei trasporti – il gruppo di lavoro interministeriale per la redazione dei nuovi schemi contrattuali dovrà di certo contemperare con le criticità relative all'attuale situazione economico – finanziaria di ENAV e con il peso dei nuovi e gravosi impegni richiesti dallo Stato alla società.

Dal canto suo, la società, al fine di tenere in debito conto sia le effettive necessità aziendali alla luce della situazione economico – finanziaria nell’ambito delle prospettive del settore dell’aviazione civile sia le posizioni non coincidenti dei ministeri di riferimento, ha nel frattempo deliberato di adottare, per gli anni 2008 e 2009, la metodologia del “cost cap” (come richiesto dal ministero dell’economia e delle finanze), seppur correttamente rinviando l’individuazione dei termini, dell’entità e delle specifiche modalità applicative di tale metodologia, alla definizione del complesso delle obbligazioni delle parti da ricomprendere negli schemi dei contratti di programma e di servizio 2007 - 2009 ed all’individuazione di tempi brevi e certi di erogazione delle risorse economiche da parte dello Stato (come richiesto dal ministero dei trasporti).

La Corte, a conferma di quanto già esposto nelle precedenti Relazioni, non può che condividere le preoccupazioni del ministero vigilante e di ENAV. In effetti, occorrerà valutare attentamente le decisioni da adottare, al fine di evitare che dopo i notevoli sforzi di efficientamento già prodotti dalla stessa società, in assenza peraltro di un quadro economico-finanziario coerente con gli ingenti impegni di investimento da rispettare e da assumere, vengano fissati per i prossimi anni obiettivi di recupero di produttività (con la previsioni di ulteriori riduzioni dei costi) non realmente sostenibili e potenzialmente a scapito della sicurezza, della qualità del servizio (che attualmente vede premiata la posizione di ENAV con il primato europeo per la puntualità) e delle stesse prospettive di sviluppo delle attività aziendali.

La Corte ritiene in via di principio corretto, nonché in linea con la lettera e lo spirito della legge, che tutti gli interessi coinvolti vengano globalmente considerati ed in definitiva temperati, ricevendo una soluzione concordata nell’ambito della negoziazione dei contratti di programma e di servizio. Non a caso, ai sensi dell’art. 9 della legge n. 665/1996, il contratto di programma di ENAV *<<regola le prestazioni e definisce gli investimenti e i servizi, anche di rilevanza sociale o comunque resi in condizione di non remunerazione dei costi, stabilendo i corrispettivi economici e le modalità di erogazione; definisce gli obiettivi e gli standard, nonché le modalità e i tempi di adeguamento, relativi ai livelli di sicurezza e di qualità dei servizi, alla produttività dei fattori impiegati, inclusi gli investimenti, ed ai rispettivi costi. L’adeguamento ai predetti obiettivi e standard è correlato alla variazione delle tariffe e a eventuali trasferimenti statali destinati a investimenti...>>*. Ed egualmente, l’art. 11 *sexies* della legge n. 248 del 2005 (cd. “requisiti di sistema”) dispone che *<<...i coefficienti unitari di tassazione...sono*

determinati secondo parametri di efficientamento dei costi indicati nel contratto di programma di cui all'art. 9, comma 2, della legge 21/12/1996, n. 665. Nel contratto di programma è assegnato all'Azienda un obiettivo di recupero della produttività tenendo conto del livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti, delle esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle strutture di assistenza al volo, dell'effettivo conseguimento degli obiettivi di sicurezza, ...>>.

Nel contratto di programma dovrà essere regolata, anzitutto, l'assunzione dei servizi della navigazione aerea in relazione ad alcuni degli aeroporti, oggi militari, che transiteranno in proprietà al demanio civile – ramo trasporti, secondo quanto previsto dal Protocollo d'Intesa sottoscritto dai Ministri dell'Economia e delle Finanze, della Difesa e delle Infrastrutture e dei Trasporti il 14/10/2004 a seguito del quale è stato istituito presso il ministero della difesa un comitato di vertice cui partecipano tutte le Amministrazioni interessate. Si tratta di aeroporti le cui infrastrutture connesse ai servizi di navigazione aerea necessitano di importanti interventi di ammodernamento o ricostruzione, per la cui esecuzione è necessario che si rendano disponibili adeguate risorse finanziarie, senza le quali appare problematico il soddisfacimento dei requisiti di efficienza (in termini di capacità aeroportuale) e di sicurezza (in termini di rispetto degli standard richiesti dalla normativa comunitaria).

In proposito è da rilevare come per le ipotesi di richiesta ad ENAV di assistere nuovi aeroporti rispetto a quelli attualmente serviti, nello schema di contratto di programma 2004 – 2006 in via di definizione sia stato espressamente concordato che *<<ove il ministero dei trasporti richiama alla Società una modifica dell'elenco degli aeroporti indicati in allegato "D", la Società esaminerà la richiesta e trasmetterà al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi differenziali derivanti dal suo accoglimento. Tale richiesta, previo parere tecnico favorevole dell'ENAC, potrà essere recepita con accordo tra il Ministro dei Trasporti, il Ministro dell'Economia e delle Finanze e la Società. In tale ultimo caso, qualora la richiesta medesima comporti oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, il suo accoglimento sarà subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie del Fondo Contratti di Programma da destinarsi ai maggiori oneri contrattuali>>.*

In assenza di formalizzazione del contratto di programma, tuttavia, i ministeri di riferimento hanno, comunque, ritenuto di procedere al cambio di status dei primi aeroporti militari (Brescia Montichiari, Cagliari), prevedendo il trasferimento

dall'Aeronautica militare ad ENAV dei servizi della navigazione aerea senza di fatto tener conto della suddetta procedura concordata nello schema di contratto di programma e delle stesse esigenze finanziarie e gestionali della società.

Per questo, ENAV, stretta, da un lato, dall'indebitamento finanziario causato dal ritardo dei pagamenti da parte dello Stato, e dall'altro, dall'imposizione di ulteriori efficientamento e risparmi di costi contestualmente alla richiesta di fornire attività aggiuntive in favore di nuovi aeroporti in transito, ha ripetutamente chiesto che nel contratto di programma 2007 – 2009 venisse disciplinata in modo puntuale anche la relativa materia.

La Società ha pertanto confermato ai Ministeri della Difesa, delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze la necessità di definire formalmente, al più presto, un complessivo piano di realizzazione in cui siano, tra l'altro, puntualmente indicati il ristretto e definitivo novero di aeroporti (anche rispetto a quelli indicati nel Protocollo d'Intesa del 2004), per i quali lo Stato intende chiedere ad ENAV di garantire i servizi della navigazione aerea, nonché l'entità dei contributi statali per gli specifici ingenti investimenti da effettuare e per le maggiori spese di esercizio.

Nel contratto di programma 2007 – 2009 dovranno inoltre essere regolate altre tematiche, altrettanto rilevanti per la Società, quali in via esemplificativa: l'implementazione dei costosissimi programmi europei di ricerca SESAR, BLU MED, CRISTAL MED ed altri e le connesse contribuzioni pubbliche; le possibili misure di razionalizzazione e riqualificazione delle spese per l'attività notturna in alcuni aeroporti a minimo traffico; il notevole impatto sui ricavi della società della consistente riduzione del traffico del principale vettore nazionale.

Soltanto considerando contestualmente tutte queste tematiche si potranno valutare nella globalità delle obbligazioni sinallagmatiche delle parti, ivi comprese quelle relative a formule d'incremento della produttività, le soluzioni più idonee ed equilibrate a beneficio dello sviluppo del sistema-paese dell'aviazione civile e quindi della Società.

Ciò, tenendo presente, così come osservato dal ministero dei trasporti, che l'assenza dei fondi relativi ai crediti pregressi, che già oggi costringe la società a ricorrere all'oneroso mercato finanziario (con 9 mln/€ di interessi passivi corrisposti nel 2007) e l'attuale indeterminazione dei finanziamenti connessi alla copertura degli oneri infrastrutturali e di esercizio degli aeroporti militari da riconvertire, potrebbero sortire un effetto pericolosamente negativo sull'erogazione del servizio nella quantità e nei livelli di sicurezza indispensabili al Sistema del trasporto aereo.

La Corte, inoltre, pur concordando in merito alla necessaria trattazione di tali problematiche nell'ambito dei contratti di programma e di servizio, nel rispetto della normativa vigente, e pur auspicando la rapida definizione di tali lavori, non può non confermare le forti perplessità già espresse sull'effettiva idoneità di tali strumenti rispetto al concreto perseguimento delle finalità di tempestiva ed esaustiva pianificazione alla base della legge del 1996 di trasformazione dell'allora azienda autonoma statale.

Ciò in quanto, come già più volte sottolineato nelle precedenti Relazioni, l'analisi storica dei tempi necessari per la sottoscrizione dei contratti in questione mostra che, nelle migliori delle ipotesi, questa interviene a posteriori per "sanare" un rapporto istituzionale protrattosi nel triennio di riferimento senza il formale supporto giuridico e programmatico voluto dalla legge.

Ormai, a metà 2008, a causa dei ritardi imputabili ai ministeri competenti, non sono stati ancora formalizzati i contratti di programma relativi agli anni 2001-2006 ed il contratto di servizio relativo agli anni 2004 – 2006, che risultano ancora all'esame del CIPE (a seguito del quale occorrerà, sia pur per il solo contratto di programma, anche il parere delle competenti commissioni parlamentari). I testi degli stessi contratti di programma e di servizio relativi al triennio in corso (2007 – 2009) risultano, al termine del primo semestre 2008, ancora oggetto di analisi e redazione da parte del gruppo interministeriale all'uopo costituito e se anche dovessero essere definiti in tempi brevi non potrebbero che avere contenuti meramente ricognitivi relativamente alla maggior parte del periodo considerato.

È da rilevare, inoltre, che al citato gruppo di lavoro interministeriale partecipano numerosi esponenti in rappresentanza di diversi uffici delle amministrazioni interessate.

Sempre in via esemplificativa delle dinamiche ricorrenti nei lavori del citato gruppo interministeriale può altresì accennarsi alla disponibilità espressa da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in disaccordo anche con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di approvare il contratto di programma 2004-2006 solo *<<a condizione che nel prossimo periodo regolatorio 2007 – 2009 sia adottata la metodologia di efficientamento del cost cap ai sensi dell'art. 11 sexies, della legge 2 dicembre 2005, n. 248. Impegno da recepirsi con atto formale del Consiglio di Amministrazione della Società in questione>>* (v. nota del 6 marzo 2008 del Ministero dell'Economia e delle Finanze). Nel condizionare espressamente la sottoscrizione di un contratto di programma già concordato nei suoi contenuti all'anticipata approvazione di una parte di clausole relative al contratto per il

triennio successivo (con contenuti tutti ancora da concordare) non si tiene conto però che ogni contratto ha una propria giuridica e fattuale autonomia ed un proprio equilibrio sinallagmatico e va sottoscritto (o meno) sulla sola base di ragioni di legittimità ed opportunità relative ai propri contenuti.

Analogamente va valutata – ad avviso della Corte – la richiesta del Dipartimento della ragioneria generale dello Stato del ministero dell'economia e delle finanze (anch'essa in disaccordo con il ministero dei trasporti) di applicare ad aprile 2008, in sede di approvazione del bilancio 2007 (e retroattivamente per l'anno ormai trascorso) un efficientamento "*a ritroso*" per il 2007 da calcolarsi con la metodologia del cost cap; ciò, malgrado non risultassero sottoscritti né il contratto di programma 2004-2006 né il contratto di programma 2007-2009, strumento al quale espressamente la legge n. 248/2005 demanda l'individuazione della metodologia applicabile e la fissazione della relativa entità e concreta modalità applicativa, tenendo anche conto – come già riferito - *<<... del livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti, delle esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle strutture di assistenza al volo, dell'effettivo conseguimento degli obiettivi di sicurezza, ...>>*.

Sullo specifico punto va però detto che il bilancio 2007 della Società è stato comunque approvato dall'azionista, ministero dell'economia e delle finanze, con il concorde nulla osta espresso in proposito dal Collegio Sindacale, dalla società di revisione contabile, dal dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e dal ministero dei trasporti (quest'ultimo attraverso la formale intesa comunicata in occasione dell'esercizio dei diritti dell'azionista nell'assemblea di approvazione del bilancio).

Del resto, la società, dopo il consistente efficientamento prodotto negli anni precedenti, al fine di contemperare l'esigenza di applicazione della vigente normativa con le necessità di recupero di produttività in ossequio allo spirito dell'art. 11 *sexies* della legge 248/2005, aveva comunque negli ultimi anni deliberato di recuperare produttività utilizzando quale indicatore/misuratore il Costo Unitario di Prodotto/Servizio (cd. C.U.P.) che rappresenta il principale indicatore di riferimento di Eurocontrol per le misurazioni delle *performance* economico-produttive dei *service provider* europei.

La decisione del recupero di produttività per il 2007 attraverso il C.U.P. era stata comunicata, ai ministeri di riferimento in occasione dell'approvazione dei Piani Industriali 2006/2008 e 2008/2012, nonché dell'approvazione del bilancio 2006

A riprova di ciò, l'ENAV ha trasmesso ai vigilanti la nota n. PRU/07/36 del 13/7/2007 del competente ufficio Performance Review Unit di Eurocontrol, con cui era stato espressamente comunicato che *"la variabile complessiva di riferimento per la misurazione delle performance economiche può essere correttamente data dal costo unitario del servizio ottenuto dai vettori e da loro pagato in maniera proporzionale ai km percorsi"* (CUP), ritenendo il medesimo indicatore *"un sistema forte, trasparente ed indipendente di misurazione delle performance e di definizione di target comuni al fine di rendere la gestione ATM europea sempre più produttiva ed efficace"*.

Su tali basi, si è potuto rilevare come il risultato di *performance* dell'anno 2007 abbia, tra l'altro, comunque evidenziato un sensibile recupero di produttività rispetto al 2006. Infatti, l'analisi del C.U.P. ha mostrato un incremento della produttività aziendale rispetto al precedente anno del 2,7%, senza considerare l'inflazione. Il tutto, continuando ad assicurare livelli tariffari tra i più bassi, rispetto a quelli dei principali providers concorrenti, e raggiungendo posizioni apicali per i livelli di qualità dei servizi e il primato europeo per la puntualità delle prestazioni (secondo dati di fonte Eurocontrol).

È per questo che, fermo restando l'impegno relativo agli obiettivi di *cost cap* da definire nel contratto di programma per gli anni 2008 e 2009, e non potendosi effettuare diversi tipi di efficientamento per il passato, appare corretta la soluzione proposta da ENAV, e condivisa dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di citare nel contratto di programma 2007-2009 i risultati di incremento di produttività conseguiti da ENAV nel 2007, sia pur con finalità meramente ricognitive di quanto effettivamente avvenuto nell'anno ormai trascorso.

Dai fatti riportati si evidenzia, comunque, come tutte le dinamiche in considerazione finiscano col rendere assolutamente non proficui i lavori del gruppo interministeriale, impossibile la tempestiva definizione dei contratti di programma e di servizio, nonché di fatto inconciliabili tali strumenti negoziali con la loro ideale natura programmatica.

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

A ciò si aggiungono i problemi derivanti dall'impossibilità per ENAV, in assenza di formalizzazione del contratto di servizio, di percepire concretamente

quanto dallo Stato dovuto per i servizi espletati dalla società ed i “tagli” ai fondi per i contratti delle imprese pubbliche, preannunciati nel 2007 dalla Ragioneria dello Stato, secondo cui “a legislazione vigente”, risultano complessivamente disponibili € 137.383.587,35, di cui € 49.413.587,35 per l’anno 2004, € 42.145.000,00 per l’anno 2005 ed € 45.825.000,00 per l’anno 2006.

In realtà, considerati anche gli importi maturati nel 2007, i crediti vantati da ENAV nei confronti dello Stato ammontano a circa 500 milioni di euro, di cui 191 a titolo di rimborso IVA.

In proposito, la Corte ha già avuto modo di osservare che la parte dei crediti che non verrà regolata a seguito della sottoscrizione del contratto di servizio dovrà essere necessariamente e quanto prima corrisposta, al fine di evitare l’aggravio degli equilibri finanziari che hanno già indotto la società a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte regolarmente ai notevoli impegni di investimento presi. Ricorso necessitato a fonti di finanziamento che, come osservato dal ministero vigilante, essendo a titolo oneroso (con la corresponsione di corrispettivi a titolo di interessi bancari), ha finito per determinare –per cause non imputabili alla società – un effetto diametralmente opposto a quello sotteso alla metodologia di efficientamento invocata dal Ministero dell’Economia e delle Finanze,

La situazione di indebitamento in esame si attesta su livelli che, solo al momento, non comportano sostanziali impatti sulla solidità finanziaria della società e si è determinata in ragione della realizzazione dell’ingente, quanto necessario, piano degli investimenti (per circa 1 mld di euro negli anni 2004 - 2006) e dell’acquisizione di Techno Sky.

Peraltro, si tratta di importi che in mancanza di puntuale formalizzazione dei contratti di servizio ed in vigenza della normativa sui “requisiti di sistema” (legge n. 248/05) sono cresciuti e tenderanno a crescere in modo ancor più rilevante, privando la società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendole necessitato il citato ricorso ai ripetuti finanziamenti esterni.

Ecco perché per il futuro, se s’intenderà salvaguardare le prospettive di efficienza e di sviluppo conquistate dalla società, lo Stato nel riesaminare l’opportunità di mantenere gli attuali ed inefficaci strumenti negoziali dovrà altresì farsi carico di adempiere con puntualità, regolarità ed esaustività le proprie obbligazioni nei confronti della stessa.