

sulla necessità di affrontare prioritariamente, rispetto alle altre tematiche, la definizione dell'orario di lavoro del personale operativo per il nuovo quadriennio (2008-2011).

Il confronto su tale materia ha caratterizzato la fase di avvio dei lavori ed è proseguito nel corso del 2008 – con la conclusione del CCNL già trattata al paragrafo precedente – con l'intento di rispondere in tempi immediati alla condivisa necessità di garantire e migliorare la sempre crescente domanda dei servizi di assistenza al traffico, l'efficienza e gli standard di sicurezza finora assicurati.

Il principale motivo di preoccupazione per ENAV riguarda proprio il fronte della contrattazione collettiva, notoriamente caratterizzato da rapporti problematici con le organizzazioni sindacali che tendono, spesso, a sfociare in veri e propri conflitti specialmente a ridosso della stagione estiva, allorché aumenta oltremodo la "forza contrattuale" anche di poche unità appartenenti alla categoria.

Peraltro, la forte frammentazione della rappresentanza sindacale, propria di tutto il settore dei trasporti, risulta addirittura esasperata in ENAV, in cui la presenza di ben quattordici sigle sindacali firmatarie del C.C.N.L. rende sempre più difficoltosa la composizione di ogni vertenza, anche per l'impossibilità di trovare una sintesi tra le posizioni sindacali. Questa situazione patologica ha inoltre particolari conseguenze anche nel caso del cosiddetto "effetto annuncio" (attraverso la proclamazione dello sciopero e la sua repentina cancellazione, quando le cancellazioni dei voli operate dai vettori hanno già prodotto effetti irreparabili).

E comunque, dal 2003 ad oggi, ENAV ha molto investito in un nuovo modello di relazioni industriali in grado di superare le tensioni e la conflittualità del settore, improntato non più solo ai profili economici/contrattuali, ma anche e soprattutto al coinvolgimento del sindacato nelle strategie e negli obiettivi generali dell'impresa.

In questo quadro di nuove relazioni industriali, la società sta anche tentando di sviluppare importanti ed innovativi strumenti, quali un'intesa più articolata in tema di procedure di raffreddamento e conciliazione, l'istituzione del referendum consultivo obbligatorio per la proclamazione dello sciopero e dell'adesione preventiva allo stesso (con lo scopo di dimensionare i servizi garantiti e di ridurre i disagi per l'utenza derivanti dal solo "effetto annuncio" dello sciopero) e la previsione di forme alternative di azione sindacale quale lo sciopero "virtuale" (il lavoratore pur non astenendosi dal lavoro devolvrebbe la corrispondente retribuzione, maggiorata da un contributo dell'Azienda, ad un fondo destinato alla realizzazione di iniziative di progresso civile o per scopi di solidarietà sociale).

E, tuttavia, in mancanza di effettive possibilità di pervenire in breve tempo a soluzioni concretamente operative attraverso la contrattazione collettiva, la società ha più volte rappresentato al Governo ed al Parlamento il proprio auspicio per l'introduzione di regole che prevedano ad esempio, alcuni degli strumenti già prospettati nel corso delle relazioni industriali (quali il rafforzamento delle procedure di raffreddamento, l'adesione preventiva allo sciopero, il referendum e lo sciopero virtuale).

5. La formazione e l'Academy di Forlì

Il Centro di Formazione Academy di Forlì rappresenta oggi una struttura specialistica di assoluta eccellenza, unica nel suo genere in Europa, apprezzata anche dai principali *service provider* internazionali.

Nel 2007 anche il NATS (National Air Traffic Services – il prestigioso fornitore dei servizi della navigazione aerea del Regno Unito, considerato il più importante provider europeo per il controllo del traffico aereo) ha avuto modo di apprezzare l'offerta formativa e l'elevato livello tecnologico dell'Academy di Forlì ed ha stipulato con ENAV un importante protocollo d'intesa per la cooperazione nel fondamentale settore della formazione e dell'addestramento.

A giugno 2008 ha preso avvio il 1° Corso di Avvicinamento Radar per controllori del traffico aereo stranieri, a riprova di come, a due anni dalla sua inaugurazione, Academy sia diventata una struttura riconosciuta a livello internazionale. Infatti, ENAV è stata scelta dal *service provider* polacco PANSA (Polish Air Navigation Services Agency) in occasione di un "Call for Proposal" a cui hanno partecipato diversi provider europei, per far formare i propri controllori di volo.

ENAV raggiunge così un altro dei suoi nuovi obiettivi, ovvero quello di utilizzare le proprie strutture anche per la formazione esterna dei professionisti del controllo del traffico aereo, sia a livello base che avanzato.

Le dotazioni tecnologiche della struttura ENAV di Forlì, che si sviluppa su una superficie di oltre 8 mila mq e consente di accogliere fino a 200 corsisti, sono infatti tra le più avanzate d'Europa: 2 simulatori radar da 12 suite per 24 posizioni, 8 simulatori di Torre 3D di 270° e un simulatore di volo CRJ certificato, nonché 20 posizioni di simulatore di torre e di radar per auto-apprendimento (part task trainer). Tutti i sistemi di simulazione sono in grado di rappresentare ogni scenario operativo aeroportuale e/o di area/terminale.

Il Centro, inaugurato nel corso del 2006, ha definitivamente raggiunto nel 2007 la piena operatività: sono state infatti completate le attività di trasferimento e di adeguamento delle tecnologie presenti nella sede di Roma Via delle Rupicole.

La definitiva chiusura della sede di Roma ha comportato una riduzione significativa dei costi di esercizio.

Le ore di formazione erogate

Le ore di formazione complessivamente erogate durante il 2007 sono state 243.736, di cui 209.350 per formazione tecnico operativa, 16.080 per l'inglese operativo, 18.306 per la formazione manageriale e tecnico-amministrativa.

Si stabilizza quindi la quantità delle ore di formazione erogate da Academy che rappresenta un importante investimento per le Risorse Umane di ENAV.

Nello specifico, nel corso del 2007, sono state sviluppate le seguenti attività addestrative e formative:

ADDESTRAMENTO TECNICO-OPERATIVO

- Addestramento di Inserimento. Nella nuova Scuola di Forlì si sono diplomati 103 allievi, sono stati avviati ai corsi di inserimento 112 nuovi studenti e sono stati realizzati progetti formativi finalizzati all'utilizzo dei Simulatori Radar e Torre che hanno interessato altri 40 allievi (Pseudo-pilots).

- Addestramento di Specializzazione e Aggiornamento. Sono stati realizzati 2 corsi di specializzazione radar ACC per 40 allievi e 1 corso di specializzazione radar di aeroporto per 16 allievi. Sono stati attivati altri 4 corsi di specializzazione radar ACC per 62 allievi con conclusione marzo 2008. Sono stati effettuati corsi di specializzazione avanzata per un totale di 197 partecipanti e di formazione continua per circa 40 persone. Sono stati attivati nuovi percorsi formativi relativi alla valutazione della competenza.

- Lingua Inglese. È stata avviata l'attività di aggiornamento linguistico per tutti i Controllori di Volo con l'obiettivo finale di elevare lo standard qualitativo. Addestramento "on Site". Si tratta di un'attività svolta direttamente sugli impianti dal personale di Academy che ha interessato 86 Esperti di Assistenza al Volo.

- Addestramento di Inserimento per Meteorologi. È stata avviata l'attività formativa di base presso l'Aeronautica militare - Aeroporto Pratica di Mare per 5

studenti da avviare alla professione di Meteorologo (Previsore) nella Funzione Meteorologia.

FORMAZIONE MANAGERIALE E TECNICO AMMINISTRATIVA

- Nel 2007 sono state interessate oltre 1.000 persone, molte delle quali hanno svolto più di un intervento formativo.

- Complessivamente sono state erogate oltre 18.000 ore, con un costo complessivo pari a 315.000 €. Il risultato del contenimento del costo orario a circa 18 euro è stato reso possibile dall'opzione di utilizzare al massimo le risorse interne, in particolare per i seminari e per la formazione informatica.

- Positivo risulta anche il dato relativo al gradimento, se si considerano i feed back degli oltre 1000 questionari anonimi somministrati.

I costi

L'attività sopra descritta è stata realizzata con un costo complessivo di € 14.744.000 di cui 1.376.000 per costi di esercizio, 7.787.000 per costi del personale, 3.729.000 per costi di ammortamenti, 1.813.000 per costi diretti di formazione e 39.000 per oneri vari. Dall'analisi dei dati si possono desumere le seguenti considerazioni:

- la chiusura della sede di in Roma ha permesso di ottenere una riduzione del 20% sul fronte dei costi di esercizio, quantificabile in € 354.000;

- l'entrata a regime della Scuola di Forlì, in concomitanza con la dismissione della Scuola di Roma, ha permesso stabilizzare le risorse utilizzate dalla funzione Academy e di conseguire una riduzione dell'11% sul fronte dei costi del Personale, quantificabile in € 988.000;

- gli investimenti effettuati nel 2006 sulle tecnologie di simulazione, che hanno raggiunto nel 2007 l'aliquota piena di ammortamento, in aggiunta al completamento degli stessi, conclusosi nel 2007, hanno comportato un cospicuo aumento dei costi di ammortamento nell'ordine del 35% pari a € 960.000.

E) L'ATTIVITÀ NEGOZIALE

1. Il nuovo codice dei contratti pubblici e il Regolamento interno di ENAV per le attività negoziali

Come già osservato nella precedente Relazione, ENAV ha adottato un proprio Regolamento interno attuativo del "Codice dei contratti pubblici" (d.lgs 163/2006), in ordine al quale ci si limita ad alcune sintetiche considerazioni.

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 di 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.

2. Le procedure di aggiudicazione

Nell'esercizio finanziario 2007 si è registrata, rispetto al passato e seguendo le indicazioni della Corte dei conti, una notevole inversione di tendenza con un maggiore ricorso alle gare (procedure ristrette, aperte, in economia e telematiche) e un rilevante utilizzo dello strumento dell'affidamento *in house*, grazie alla recente acquisizione della società Techno Sky, relativamente ad attività inerenti il core business aziendale. Entrambi questi fattori hanno portato ad una conseguente diminuzione delle procedure negoziate, in linea con i principi del D.Lgs 163 del 2006 e con le disposizioni del Regolamento interno.

TIPOLOGIA PROCEDURA	% Imponibile
Gara - Procedura Aperta/Procedura Ristretta	19,43%
Gara informale in economia	2,64%
Affidamento in House	23,89%
Accordo Quadro	6,48%
Procedura Negoziata Singola	47,33%
Convenzione CONSIP	0,15%
Gare elettroniche - e.market place	0,09%
TOTALE	100%

Nelle tabelle seguenti viene riportata la suddivisione tra gli acquisti effettuati dalla Sede Centrale e quelli effettuati dalle sedi decentrate

TIPOLOGIA PROCEDURA	% Imponibile
Gara - Procedura Aperta/Procedura Ristretta	19,74%
Gara informale in economia	1,96%
Affidamento in House	24,28%
Accordo Quadro	6,59%
Procedura Negoziata Singola	47,19%
Convenzione CONSIP	0,16%
Gare elettroniche - e.market place	0,09%
TOTALE	100%

TIPOLOGIA PROCEDURA	% Imponibile
Gara informale in economia	44,28%
Procedura Negoziata Singola	55,72%
TOTALE	100%

3. Altre attività svolte

Aggiornamento Procedure

Nel corso dell'anno sono inoltre state aggiornate e pubblicate le Procedure "Approvvigionamenti", "Acquisti Delegati di Sede", "Acquisti Delegati Strutture Territoriali" e "Commissioni" in linea con i cambiamenti del D.lgs. 163/2006 (Codice degli Appalti) e secondo gli standard della Qualità Aziendale.

Realizzazione Sistemi di Qualificazione

Tra le altre attività relative al processo degli approvvigionamenti svolte va evidenziata la realizzazione di un sistema di qualificazione dei fornitori per l'affidamento dei lavori su fabbricati e infrastrutture di pertinenza ENAV, e la predisposizione di un sistema di qualificazione professionisti (emanato nel marzo del 2008), volti alla definizione di elenchi di soggetti di comprovata idoneità, nell'ambito dei quali individuare i concorrenti alle singole procedure di affidamento.

L'istituzione di tali Sistemi 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 criteri, attività, nonché gli strumenti necessari per la qualifica dei fornitori per classi di importo e categorie merceologiche con riferimento precipuo a quelle, tra queste, ritenute prioritarie.

La dotazione di un Sistema di Qualificazione si rende necessaria 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 della normativa 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 del Soggetto alla gara.

F) L'ATTIVITÀ DELLE CONTROLLATE

1 - TECHNO SKY S.r.l.

Techno Sky è la società *in house* di ENAV S.p.A. che dal 1° gennaio 2007 svolge per la sua Controllante le attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo.

La missione di Techno Sky è dunque quella di concorrere alla realizzazione della missione istituzionale di ENAV di garantire la sicurezza, la puntualità e l'economicità del traffico aereo attraverso il mantenimento e lo sviluppo della funzionalità delle infrastrutture tecniche al minimo costo di esercizio.

La società nasce dal conferimento, nell'ottobre 2006, in Vitrociset Sistemi S.r.l. (poi denominata Techno Sky S.r.l.) del ramo d'azienda di Vitrociset S.p.A. che per decenni ha curato le attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi di assistenza al volo italiani.

Nella precedente Relazione, la Corte ha esaminato il complesso ed articolato processo che ha interessato nei primi mesi del 2007 tutti i settori nevralgici della new company e che l'ha condotta ad evolvere in una società dotata di tutte le caratteristiche e le principali competenze organizzative, gestionali e logistiche proprie di un'azienda pubblica operante sul mercato con una riconosciuta identità.

Nella presente Relazione la Corte esamina i fatti che hanno condotto al consolidamento della *governance* societaria e, soprattutto, i risultati del primo periodo di gestione diretta da parte di ENAV della newco, rilevandone la positività, forse anche in termini più vantaggiosi rispetto a quelli precedentemente auspicati.

Ed in effetti, può fondatamente ritenersi che si stiano concretamente realizzando i vantaggi pianificati da ENAV prima dell'acquisizione, e cioè:

- l'incremento della regolarità e della sicurezza del traffico aereo attraverso la maggiore integrazione delle attività manutentive con le esigenze operative;
- l'inserimento, in ENAV, della capacità di governo e controllo anche per i processi logistici, completando così il presidio diretto di tutte le attività "core" del suo ciclo produttivo, al pari dei principali *competitors* europei;
- la possibilità di un impatto favorevole sui costi e per il contenimento delle tariffe attraverso: a) l'effettiva riduzione per ENAV dei costi esterni di manutenzione rispetto al passato; b) uno snellimento delle attività amministrative; c) una pianificazione congiunta e sistemica delle innovazioni tecnologiche ed organizzative dell'attività manutentiva; d) il raggiungimento di economie di scala

- a fronte dell'eccellenza operativa unica da offrire a soggetti nazionali (AMI, gestori aeroportuali, ecc.) e ad operatori nei paesi emergenti;
- il rafforzamento tecnico del ruolo di ENAV come *service provider* - in un contesto internazionale teso alla competitività - mettendo a disposizione della Controllante l'esperienza delle qualificate risorse confluite nel ramo (da sempre coinvolte in importanti progetti e commesse internazionali).

Nel corso del 2007, 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 direttore generale di Techno Sky ha rinunciato ai compensi di amministratore delegato e gli altri due componenti, dirigenti della Capogruppo ENAV, riversano a quest'ultima l'intero compenso che ricevono da Techno Sky.

In tal modo è stato evitato ogni aggravio di costo all'utenza per effetto degli incarichi amministrativi conferiti infragruppo.

I compensi annui lordi di competenza dei membri del Collegio sindacale sono stati così determinati: 20.000 euro per il presidente e 15.000 euro per ciascuno dei Sindaci effettivi.

Nel rispetto delle nuove norme statutarie ed in coerenza con gli indirizzi della Controllante, dopo la nomina del collegio sindacale e del consiglio di amministrazione è stato progressivamente completato l'assetto organizzativo di Techno Sky attraverso l'affidamento dell'incarico relativo al controllo contabile ed ad una società di revisione di del bilancio, la nomina del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, l'istituzione dell'Organismo di Vigilanza e la costituzione della funzione Audit.

Si è provveduto, altresì, all'adozione del modello organizzativo per la prevenzione dei reati societari (di cui al decreto legislativo n. 231 del 2001) ed alla divulgazione del Codice Etico, redatto in coerenza con i nuovi profili pubblicistici della società.

Il nuovo Statuto della società (ispirato ai principi di *governance* della Controllante ed agli indirizzi del Dipartimento del tesoro del ministero dell'economia per le società partecipate) ha conferito a Techno Sky le caratteristiche di una società *in house*, caratteristiche che risultano rafforzate in considerazione della

normativa applicabile nei rapporti di direzione e coordinamento infragruppo, della sua stessa natura di società a responsabilità limitata unipersonale e della stipula con ENAV del Contratto di Servizio per la gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea.

Il Contratto di Servizio, stipulato per il biennio 2007-2008, al corrispettivo annuo di € 61 milioni, presenta caratteristiche decisamente innovative, nello spirito e nella lettera, rispetto ai precedenti analoghi rapporti contrattuali.

In particolare, il Contratto ha consentito 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 notevoli risparmi di costi e con significativi ampliamenti del perimetro delle prestazioni oggetto di affidamento).

In quanto impresa pubblica, Techno Sky oggi rispetta le disposizioni del Codice dei Contratti Pubblici (decreto legislativo n. 163 del 2006) ed ha approvato il Regolamento per le attività negoziali emanato dalla Controllante.

In coerenza con la natura del rapporto di servizio "*in house*" esistente tra ENAV e Techno Sky, nel corso del 2007 sono state avviate diverse iniziative di coordinamento tra le due società, attraverso rapporti costanti tra le principali omologhe funzioni delle due società e la partecipazione del management di Techno Sky alle riunioni del comitato strategico di ENAV e del comitato di controllo sull'attività di Techno Sky (con funzione di controllo e 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 comitato tecnico di controllo costituisce, in particolare, 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.

A beneficio della concreta operatività aziendale di Techno Sky ed in conformità a quanto richiesto dalla normativa vigente, sono state inoltre rinnovate la certificazione di qualità UNI EN ISO 9001 per i servizi di logistica, la attestazione SOA, l'abilitazione rilasciata dall'autorità nazionale sicurezza (ANS) e le certificazioni ENAC per il Servizio Radiomisure (relative all'aeronavigabilità dell'aeromobile, alla licenza di lavoro aereo ed alla consolle radiomisure).

E' stato inoltre implementato ed attivato un autonomo sistema informativo completo del supporto ai processi di logistica dei sistemi ATC.

Nel 2007 è stata inoltre concretamente avviata l'integrazione dei processi operativi e gestionali tra ENAV e Techno Sky che ha assicurato la migliore *performance* dei sistemi e degli impianti. L'esercizio 2007 è risultato infatti caratterizzato da un miglioramento generalizzato in termini di qualità delle prestazioni e di efficienza, sia tecnica che economica.

Sotto il profilo tecnico, inteso come miglioramento misurabile delle prestazioni (profilo che come noto è direttamente connesso con la sicurezza del volo), si possono analizzare separatamente i due valori riferiti alle cosiddette attività manutentive hardware e software.

Il risultato tecnico nella manutenzione hardware denota un miglioramento della prestazione globale fornita.

Il numero di avarie è risultato pari a 1925, contro le 2534 del 2006, con una riduzione quindi del 24%; si è verificata anche una riduzione del 25% del tempo medio di ripristino della singola avaria (da 320 minuti a 241 minuti).

La riduzione del numero di avarie indica l'efficacia delle attività di manutenzione preventiva, mentre la riduzione del tempo medio di ripristino indica l'efficienza dell'organizzazione in occasione del verificarsi di avarie.

Il risultato tecnico nella manutenzione software dei sistemi ATC denota anch'esso un miglioramento degli appositi indicatori operativi. L'attività di verifica svolta da Techno Sky, tramite il monitoraggio delle richieste durante le fasi di lavorazione del fornitore, l'esecuzione dei test in fabbrica e presso i Centri Operativi, ha consentito nel corso dell'anno una considerevole riduzione della situazione pregressa relativa al soddisfacimento di vecchie richieste di modifica ancora aperte, migliorando così i tempi di risposta (con diminuzione dei tempi di lavorazione). Ciò ha comportato un maggior rispetto dei tempi stimati di lavorazione e rilascio ed un complessivo miglioramento dell'efficienza delle lavorazioni, che ha portato a 36 giorni il valore medio di lavorazione per le modifiche software, contro i 144 del 2006. Sono state inoltre lavorate 623 modifiche software contro le 446 del 2006 (con un incremento del 40%).

È inoltre significativo che l'integrazione dei processi produttivi relativi ai servizi di diretta assistenza al volo con quelli di manutenzione degli impianti abbia consentito ad ENAV di migliorare le *performance* in termini di puntualità sia per la rotta che per il terminale. Come già rilevato, ENAV ha fatto registrare, nel 2007, una *performance* di eccellenza per la rotta con soli 7.763 minuti di ritardo, rispetto ai 22.889 minuti del 2006 (con una riduzione del 66%); anche a livello

aeroportuale è risultato confermato il trend positivo con una riduzione di circa il 6% dei ritardi con causale "ATC equipment".

In definitiva, Techno Sky con i suoi oltre 770 dipendenti, di cui circa 600 ingegneri e tecnici di elevata specializzazione, e con tutte le competenze gestionali e logistiche proprie di un'azienda pubblica operante sul mercato, si pone oggi nei confronti di ENAV, a livello centrale, come interlocutore principale per le problematiche tecniche di tipo strategico e, in ambito territoriale, come soggetto operativo per la manutenzione ed il funzionamento dei sistemi e degli impianti di assistenza al volo.

Ed importante è risultato nel 2007 l'impulso fornito, attraverso il notevole incremento delle ore di formazione, alla valorizzazione di quella che è la principale risorsa di Techno Sky, cioè il know how e la professionalità del personale aziendale.

Nel corso del 2007 si sono svolti oltre 50 corsi di carattere tecnico, per un totale di più di 8.000 ore ed oltre 40 corsi di formazione professionale, per un totale di circa 7.000 ore. A questi devono aggiungersi i corsi in materia di qualità, di sicurezza sul lavoro (3.000 ore) e di prevenzione dei reati (D.Lgs. 231/2001).

Eguale buoni si presentano, poi, i complessivi risultati economici che evidenziano globalmente risparmi per la controllante ENAV di circa 20 milioni di euro annui rispetto ai costi precedentemente sostenuti allorché il servizio era affidato in outsourcing.

Il bilancio al 31 dicembre 2007 ha presentato un utile d'esercizio di 38.000 euro ed un valore della produzione pari a 68,2 milioni di Euro. Il patrimonio netto di Techno Sky si attesta a 3,1 milioni di Euro. In considerazione del primo anno di attività della società e del *cost recovery* alla base del contratto di servizio, i risultati economici conseguiti sono da ritenersi positivi.

I ricavi del periodo, coerentemente con la natura *in house* della società, si riferiscono infatti in misura quasi esclusiva a prestazioni erogate in favore di ENAV ed in particolare alle attività di gestione e manutenzione degli impianti di assistenza al volo impiegati nel controllo del traffico aereo italiano. Altre prestazioni erogate nel periodo si riferiscono ad attività di assistenza tecnica e radiomisure svolte anche per clienti diversi da ENAV.

Per quanto in particolare concerne i clienti terzi, si segnalano diverse attività promozionali e di offerta. In particolare, sono stati avviati rapporti commerciali con i primari costruttori, nazionali ed esteri, di sistemi operativi e tecnologie ATC, con l'Aeronautica militare e con alcune società di gestione aeroportuale, anche alla luce

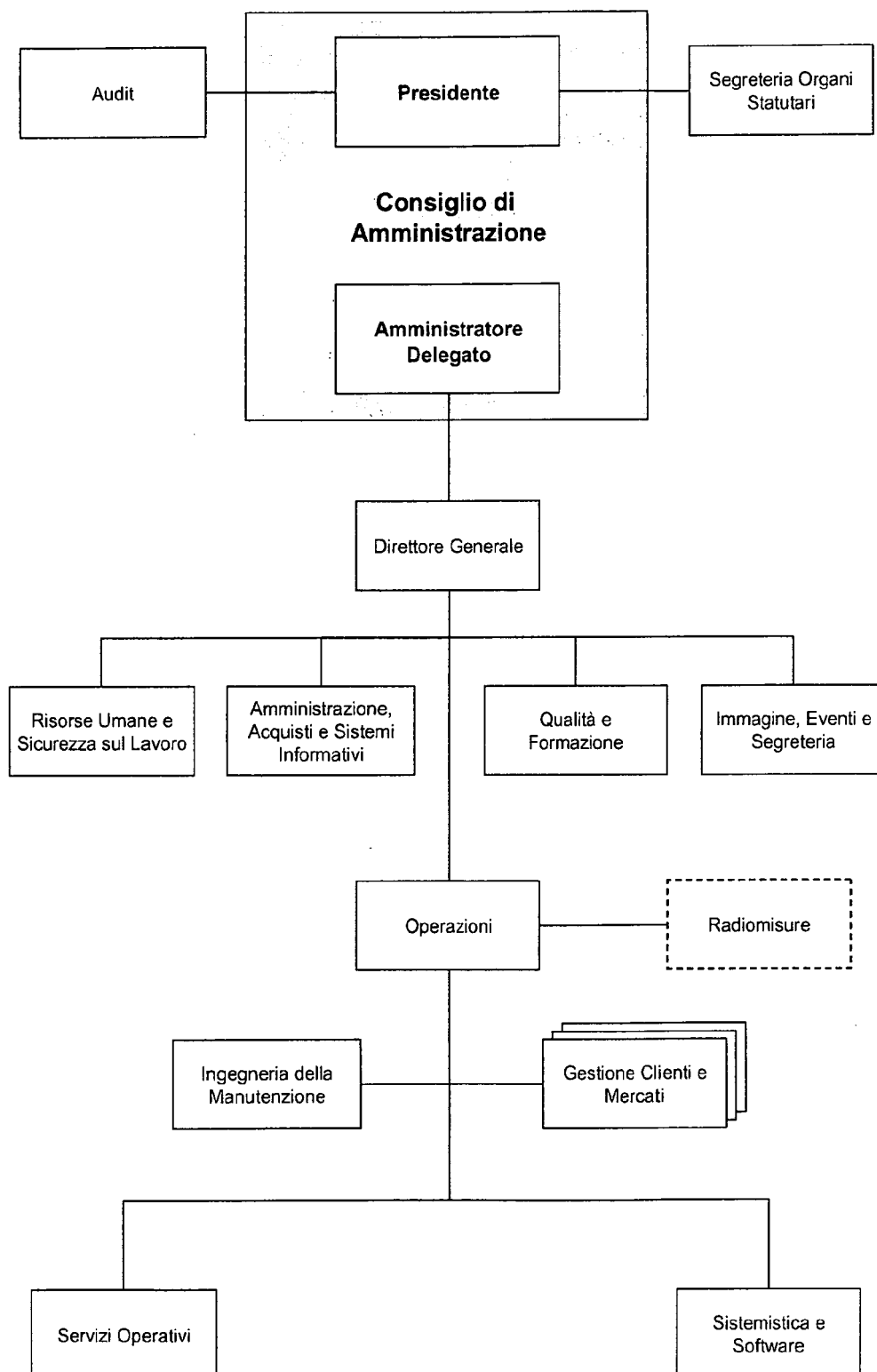
degli obiettivi ipotizzati, per il medio periodo, di incremento dell'attività verso terzi, pur nei limiti consentiti dalla legislazione vigente.

Di particolare rilievo nei primi mesi dell'anno 2008 risulta l'approvazione del piano industriale 2008 – 2010, finalizzato a conseguire gli obiettivi posti sin dall'origine da ENAV a fondamento dell'acquisizione della newco e che sarà revisionato ed aggiornato in coerenza con le decisioni strategiche della Controllante.

Tra gli obiettivi primari si ricordano il miglioramento della qualità del servizio di gestione e manutenzione degli impianti di assistenza al volo e la riduzione del relativo costo per ENAV; obiettivi strettamente connessi alla sicurezza ed all'economicità del servizio di controllo del traffico aereo, a beneficio del Sistema-Paese e del Passeggero.

La nuova macrostruttura è una articolazione su due livelli organizzativi, con responsabilità distinte ma collegate, vale a dire un livello di governance e di messa a disposizione delle risorse (livello amministratore delegato/consiglio di amministrazione) e un livello esecutivo finalizzato alla realizzazione della strategia aziendale.

Si riporta nella figura seguente la nuova macrostruttura di Techno Sky.



2 – IL CONSORZIO SICTA

Il SICTA (Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo) è un consorzio senza scopo di lucro che svolge attività di ricerca, sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di concetti innovativi nel campo dei servizi della navigazione aerea, ponendosi come laboratorio di ricerca e sperimentazione nel contesto dei sistemi CNS/ATM in ambito nazionale ed europeo.

Il Fondo consortile pari ad € 1.032.913,76 è stato versato:

- Per il 60% da ENAV S.p.A.
- Per il 40% da SELEX-SI S.p.A. del Gruppo Finmeccanica.

Al 31 Dicembre 2007 nel SICTA, oltre al direttore generale, operano 36 risorse di cui:

- 30 impiegati dipendenti del Consorzio con contratti a tempo determinato;
- 6 impiegati con contratto a tempo determinato.

Delle 36 risorse, 28 sono laureate, 3 sono in possesso di "laurea breve", 5 sono diplomate.

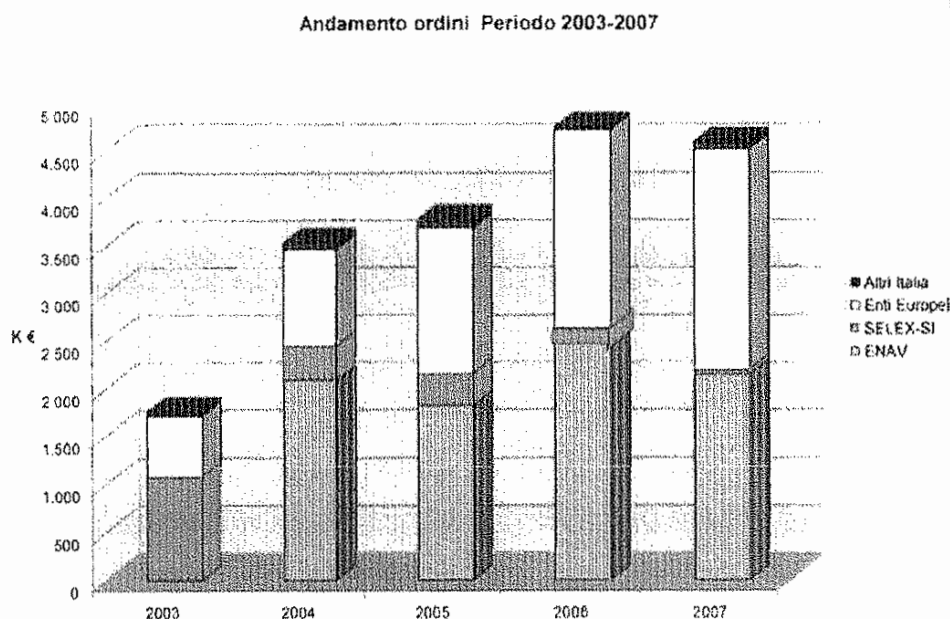
La missione del SICTA è quella di:

- contribuire alla definizione delle scelte tecniche delle consorziate, tenendo conto della standardizzazione ed interoperabilità dei sistemi perseguita dalla Commissione Europea;
- partecipare con la comunità tecnico/scientifica italiana ed europea, allo sviluppo di progetti innovativi per il miglioramento delle prestazioni dei sistemi ATM e della sicurezza del trasporto aereo.

Nel periodo 2003-2007 il Consorzio ha acquisito ordini per un totale pari a 18.382 milioni di €, valore ripartito (in tabella) per anno e per cliente.

	2003	2004	2005	2006	2007	totali
ENAV	0	2.078	1.822	2.472	2.146	8.518
SELEX-SI	1.073	370	333	156	51	1.983
Enti Europei	634	1.011	1.528	2.081	2.311	7.565
Altri Italia	49	68	92	30	77	316
Totali	1.756	3.527	3.775	4.739	4.585	18.382

Significativi sono gli ordini ricevuti da Enti Europei (Commissione Europea ed Eurocontrol), in quanto indicatori della crescente affermazione del Consorzio nel contesto Europeo.



Il bilancio 2007 si è chiuso con un avanzo di gestione pari a € 23.268,00 derivante da un risultato prima delle imposte di € 135.487,00.

Il bilancio è stato certificato dalla società di revisione.

Fatti rilevanti che hanno caratterizzato l'esercizio 2007 sono:

- un sostanziale pareggio di bilancio, previsto da statuto per un Consorzio senza scopo di lucro;
- un aumento dei ricavi di circa il 26%, dovuto principalmente ad un forte incremento delle attività svolte per Eurocontrol e per la Commissione Europea, passate da € 636.953 del 2006 ad € 1.676.978 nel 2007; i ricavi su attività per ENAV hanno avuto un incremento di circa € 300.000. L'aumento del fatturato da € 2.266.040 del 2006 ad € 2.968.881 del 2007 è dovuto all'abbattimento dei lavori in corso (circa € 400.000);
- un aumento dei costi di produzione rispetto all'anno 2006 pari a circa il 26% dovuti essenzialmente all'incremento dei costi per i servizi (convenzioni, prestazioni esterne, subforniture) passati da € 1.228.689 nel 2006 ad € 1.909.252 del 2007.

Il lieve aumento del costo del personale, da € 1.646.241 nel 2006 ad € 1.725.854 nel 2007, è essenzialmente attribuibile all'incremento di una risorsa.

PAGINA BIANCA