

ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CLXVII

n. 3

R E L A Z I O N E

CONCERNENTE L'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI RISANAMENTO E TRASFORMAZIONE DEL- L'ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO (ENAV)

(Articolo 9, comma 6, della legge 21 dicembre 1996, n. 665)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

Trasmessa alla Presidenza il 9 maggio 2005

PAGINA BIANCA



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Aereo

**RELAZIONE ANNUALE DA OBBLIGO DI LEGGE SULL'ANDAMENTO DEL
PROCESSO DI RISANAMENTO E TRASFORMAZIONE DELL'E.N.A.V. - ENTE
NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO**

Ai sensi dell'art. 9, comma 6, della legge 21 dicembre 1996, n. 665, si rappresenta quanto segue, in ordine agli attuali sviluppi del processo di risanamento e trasformazione dell'E.N.A.V. - Ente Nazionale di Assistenza al Volo.

Com'è noto, a decorrere dal 1° gennaio 2001, l'ente pubblico economico preposto al controllo del traffico aereo (il menzionato E.N.A.V.) ha assunto la veste giuridica di società per azioni, sotto la denominazione di ENAV S.p.A., con attribuzione della totalità del pacchetto azionario al Ministro dell'Economia e delle Finanze, che esercita i diritti dell'azionista, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il nuovo assetto organizzativo, in quanto ispirato a criteri di tipo privatistico-imprenditoriale, va, ovviamente, ad incidere, ancorché gradualmente, sulla dovuta regolamentazione pattizia prevista dall'art. 9 della predetta legge n. 665/1996, regolamentazione concretantesi in appositi contratti di programma e di servizio stipulati, per la parte pubblica, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro della Difesa. Cosicché agli ultimi atti negoziali della specie (contratto di programma 2004-2006 e contratto di servizio 2004-2006) occorre far riferimento per un congruo monitoraggio del prescritto processo di risanamento in materia di organizzazione e gestione del traffico aereo, di cui al menzionato art. 9, comma 6, della medesima legge n. 665/1996.

Il contratto di programma 2004-2006, già predisposto dalla scrivente Amministrazione e trasmesso al Gabinetto del Ministro per il successivo iter procedurale, riconosce e recepisce, quale suo fondamentale elemento distintivo, l'esigenza, a suo tempo postulata dal CIPE e dal NARS, di introdurre, nell'ambito di tale disciplina pattizia, specifici meccanismi di incentivazione della capacità imprenditoriale dell'ENAV S.p.A., in quanto soggetto ormai privatizzato, affidatario della gestione del settore del traffico aereo. E ciò, in armonia con l'espressa disposizione normativa (art. 9, comma 2, lettera b, della ripetuta legge n. 665/1996) secondo cui il contratto di programma ha la precipua finalità di impostare le corrette linee metodologiche della dinamica tariffaria, correlando, appunto, quest'ultima con il perseguimento di inderogabili obiettivi di efficientamento aziendale, nonché di salvaguardia dei dovuti livelli di sicurezza e qualità dei servizi offerti all'utenza.

L'innovazione efficientistica di cui trattasi prevede sostanzialmente - ai fini della determinazione delle tariffe di assistenza alla navigazione aerea in rotta e in terminale (in atto, calcolate, rispettivamente, secondo le metodologie CUT - coefficiente unitario di tariffazione - e CTT - coefficiente di tariffazione di terminale) - il graduale, ma deciso, abbandono della mera formula contabile del *cost recovery*, a tutto vantaggio di un nuovo sistema di tariffazione, basato sul criterio del *cost cap*, secondo un modello economico di incentivazione organizzativo-operativa proprio - come innanzi evidenziato - di un soggetto a struttura privatistica, qual è, oggi, l'ENAV S.p.A.. Più in particolare, il modello del *cost cap*, recepito nel contratto di programma 2004-2006, prevede l'introduzione di un vincolo (appunto, il cosiddetto *cap*) - e, quindi, di un sistema di

efficientamento – soltanto su alcune tipologie di costi (segnatamente, i costi operativi, del personale e gli oneri IRAP), mantenendo, invece, la previsione di una traslazione integrale in tariffa, a “pié di lista,” per la remunerazione del capitale, per gli ammortamenti (e, quindi, gli investimenti) e per tutti i costi sopportati dall’Aeronautica Militare, nonché per i costi relativi ai servizi di fatturazione affidati a Eurocontrol.

Nell’ambito del contratto di programma 2004-2006, fondamentale rilievo assume, poi, la previsione pattizia concernente gli specifici obblighi dell’ENAV S.p.A. circa la presentazione di appositi piani d’investimento: l’uno, per il triennio corrispondente alla durata contrattuale (appunto il periodo 2004-2006), l’altro, per il successivo triennio 2007-2009. E ciò, considerato che l’impostazione sottesa a tali piani d’investimento appare finalizzata proprio a verificare il grado di efficientamento aziendale conseguito dall’ENAV S.p.A. nell’arco del tempo, in esito al processo di privatizzazione innanzi descritto.

Per quanto concerne, invece, il contratto di servizio 2004-2006, anch’esso già predisposto dalla scrivente Amministrazione e inoltrato al Gabinetto del Ministro per il successivo *iter* procedurale, il contratto stesso continua ad avere a suo fondamento il metodo del *cost recovery*, pur prevedendosi, nel suo ambito, un esplicito richiamo al suindicato metodo del *cost cap*, da applicarsi, però, in funzione sanzionatoria, soltanto nell’ipotesi di mancata adozione, da parte dell’ENAV S.p.A., del prescritto sistema della contabilità analitica separata e certificata. E ciò, in quell’ottica di incentivazione imprenditoriale postulata dall’art. 9, comma 5, della ripetuta legge 21 dicembre 1996, n. 665, al fine di correlare – come già per il contratto di programma - l’andamento della dinamica tariffaria con il perseguimento di inderogabili obiettivi di efficientamento aziendale, nonché di salvaguardia dei dovuti livelli di sicurezza e qualità dei servizi offerti all’utenza.

In conclusione, gli aspetti innovativi dei contratti di programma e di servizio, per il periodo 2004-2006, possono sinteticamente così enuclearsi:

CONTRATTO DI PROGRAMMA

- Adozione del metodo del *cost cap* e, quindi, di un sistema di efficientamento aziendale, ferma restando comunque la salvaguardia degli investimenti (art. 12).
- Introduzione della contabilità analitica e separata e della relativa certificazione (art. 5).
- Fissazione di obiettivi di qualità e sicurezza (artt. 10 e 11).
- Sistema di monitoraggio e di consultazione (art. 18).
- Obblighi informativi sull’attività della Società (art. 13).

CONTRATTO DI SERVIZIO

- Quantificazione previsionale dell’onere di spesa a carico dello Stato relativamente alle fattispecie dei voli esentati o agevolati (art. 5).
- Introduzione di un sistema sanzionatorio, in caso di mancata adozione della contabilità analitica separata e certificata (art. 5, allegato D).

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento o approfondimento che si rendesse eventualmente necessario.

Roma,

IL CAPO DIPARTIMENTO
(Dr Silvio DI VIRGILIO)