

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
PAOLO ROMANI

**La seduta comincia alle 14,10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione del sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, Maria Teresa Armosino, in ordine agli appalti per la manutenzione degli impianti di sicurezza affidati alla società Vitrociset.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, Maria Teresa Armosino, in ordine agli appalti per la manutenzione degli impianti di sicurezza affidati alla società Vitrociset.

Invito il signor sottosegretario ad esporre la sua relazione.

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze.* Ho esaminato il tema oggetto dell'audizione odierna e la proposta di risoluzione che è stata presentata. Prima di entrare nel merito di questa proposta, credo sia necessario fornire alcune indicazioni che costituiscono il quadro e la premessa per la comprensione delle scelte che l'ENAV si trova ad effettuare in questo momento, scelte consistenti, come è noto, nella in-

ternalizzazione di taluni servizi, anche in vista della problematica connessa alla scadenza di un contratto che, da decenni, lo lega a Vitrociset e per il quale è previsto il rispetto della normativa comunitaria.

Le attività delle quali stiamo parlando sono svolte in regime di appalto dalla Vitrociset SpA sin dagli anni '80, quando le competenze in materia di controllo del traffico aereo civile transitarono dall'Aeronautica militare all'allora Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

Per l'affidamento di questi servizi, l'Azienda autonoma — costituita sin dal 1981, divenuta ente pubblico economico a partire dal 1996 ed, infine, società per azioni nel 2001 — ha fatto ricorso sistematicamente a trattative private ed a rinnovi contrattuali, spesso esitati in controversie giudiziali e stragiudiziali in ordine all'aggiornamento dei corrispettivi, definite con transazioni a volte sofferte. Per quanto concerne, invece, la situazione obiettiva di forte dipendenza tecnica di ENAV da Vitrociset, come è noto ai componenti di questa Commissione, essa è stata più volte stigmatizzata dalla Corte dei conti.

Quindi, la gestione e manutenzione degli impianti tecnici di ENAV è stata, per lungo tempo, oggetto di forti critiche in relazione sia all'entità dei corrispettivi fissati per il servizio sia alle modalità di assegnazione dell'appalto.

Nel 1996, in occasione dell'emanazione della legge di trasformazione in ente pubblico economico, ed anche nel 2000, in sede di parere sul decreto di trasformazione in società per azioni e del parere sul contratto di programma ENAV, le competenti Commissioni parlamentari ripetutamente hanno raccomandato l'ente di ri-

cercare modelli gestionali ottimali in termini sia di efficienza sia di efficacia per pervenire, tra l'altro, ad una sostanziale autonomia nella conduzione e manutenzione tecnica degli impianti e sistemi e procedere all'internalizzazione di queste attività, attraverso la creazione di una struttura tecnica aziendale adeguata, in grado di razionalizzare e conseguire maggiori economie nella erogazione di questi servizi.

Successivamente, si è insediato il consiglio di amministrazione attualmente in carica il quale, in vista della scadenza del contratto in vigore con Vitrociset, nell'approfondire le tematiche connesse alle decisioni strategiche in tema di internalizzazione, anzitutto ha dovuto dirimere alcune questioni connesse alla normativa sulla tutela della concorrenza e del mercato, con particolare riferimento all'ipotesi di abuso di posizione dominante da parte di Vitrociset. I dubbi emersi in tal senso sono stati chiariti a seguito degli approfondimenti effettuati anche dai ministeri azionista e vigilante, che hanno condotto a ritenere che non sia stata svolta alcuna attività comportante il temuto abuso di posizione dominante.

Nel corso dell'audizione informale del 19 ottobre 2004, in sede di Commissione, è emersa la chiara indicazione a procedere all'affidamento dell'appalto ricorrendo alle procedure di gara europea, poste a garanzia dei principi di concorrenza e trasparenza.

Nel frattempo, i servizi di conduzione e manutenzione degli impianti di assistenza al volo tuttora sono assicurati da Vitrociset, avendo ENAV esercitato la facoltà contrattuale di richiedere alla stessa società, *pro tempore* ed indicativamente sino al 30 giugno 2005, la prosecuzione dell'erogazione di tali servizi per tutto il tempo necessario all'espletamento delle procedure di gara.

Peraltro, in ossequio a questi indirizzi, la costituzione di un'area tecnica aziendale già era stata deliberata ed attuata successivamente all'insediamento dell'attuale vertice societario. Ricordo che tale insediamento è avvenuto il 22 maggio 2003 e

si era operato in tal modo proprio per perseguire i percorsi di internalizzazione ai quali più volte ho fatto riferimento.

In quest'ottica, ENAV ha deliberato, nell'ottobre 2004, di potenziare le proprie strutture tecniche, al fine di conseguire, in un arco di 24 o 36 mesi, una autonomia nella capacità di gestione del *software* di eccellenza, secondo un piano dettagliato che preveda le modalità di acquisizione e formazione del personale addetto, il rafforzamento dell'organizzazione centrale e periferica di supporto e l'acquisizione di strumenti e attrezzature di manutenzione.

In attesa che questo processo d'internalizzazione si compia integralmente anche per la residua parte delle attività, ENAV ha deliberato, nello stesso mese di ottobre 2004, di bandire, per la prima volta, una gara europea realmente competitiva e di improntare i rapporti con l'aggiudicataria a nuovi criteri di collaborazione e controllo.

La società che risulterebbe aggiudicataria della gara così bandita (attualmente in fase di prequalifica, con l'attuale partecipazione di quattro « colossi » del settore, Serco, NATS, Sirti, Thales, in aggiunta a Vitrociset), avrebbe la responsabilità di garantire la piena efficienza e disponibilità funzionale dei sistemi sotto la costante vigilanza delle strutture aziendali.

Pertanto, ENAV, in linea con gli indirizzi parlamentari e governativi, ha intrapreso il processo di internalizzazione delle attività, rafforzando le strutture tecniche aziendali e avviando la procedura per la gara europea.

A questo punto insorge l'altra problematica, nota a questa Commissione, relativa ad una proposta di Vitrociset di costituire una società mista, con l'intervento di ENAV e Finmeccanica, per la prosecuzione di questa attività. Ciò è avvenuto dopo la pubblicazione del bando di gara, paventando con dichiarazioni ad agenzie di stampa ed in sedi istituzionali la possibilità di perdere la gara e di affermazione di una società straniera nel settore del controllo del traffico aereo; per questa ragione l'attuale gestore manifestava la propria disponibilità a valutare

forme di integrazione di risorse aziendali per lo svolgimento dei servizi in questione.

In un primo momento, veniva dalla stessa società proposto che tali forme di integrazione si sostanziassero in iniziative societarie, dai confini generici e non definiti, tra ENAV, Vitrociset e Finmeccanica.

La suddetta ipotesi di *new company* mista, oltre ad essere considerata non coerente con la strategia di effettiva internalizzazione ad ENAV da sempre indicata, e dalla stessa perseguita, ha immediatamente rivelato alcune insuperabili criticità di ordine giuridico.

Infatti, non vi è la certezza che dopo la costituzione della società mista, ENAV non si veda obbligata dalla magistratura italiana od europea a porre comunque a gara i servizi in questione, oltre alle probabili problematiche legate alla *governance* della società mista dovute a sostanziali e non facilmente governabili conflitti d'interesse. Non a caso i principali soggetti che forniscono in Europa i servizi della navigazione aerea svolgono al loro interno i servizi di conduzione e manutenzione, non riscontrandosi alcuna ipotesi di *partnership* di un *service provider* con propri potenziali fornitori.

Vi è stata una ulteriore disponibilità, da parte di Vitrociset, a trasferire il ramo d'azienda d'interesse di ENAV, relativo ai servizi di conduzione e gestione di impianti e di assistenza al volo. Un'eventuale operazione in tal senso è stata da ENAV considerata coerente con il medesimo obiettivo strategico di internalizzazione in precedenza deliberato dal consiglio di amministrazione (da raggiungere, come ho detto, attraverso l'assunzione in proprio della gestione del «*core software*», nell'arco di 24 mesi, nonché dei servizi relativi alla conduzione tecnica ed alla manutenzione degli impianti oggetto di gara, nei prossimi 4/6 anni).

Qualora dovesse concretizzarsi la predetta operazione di acquisizione del ramo d'impresa, il processo d'internalizzazione già programmato verrebbe accelerato e realizzato, senza soluzione di continuità e nella sua interezza, nell'arco di pochi

mesi. Solo in questa ipotesi, inoltre, sarebbe possibile ritenere legittimamente superate le necessità aziendali che avevano determinato la società a bandire la gara europea.

ENAV e Vitrociset stanno in questi giorni intrattenendo contatti per verificare l'effettiva possibilità di sottoscrivere un documento impegnativo, finalizzato a dare l'avvio ad una *due diligence* ed al successivo contratto di trasferimento del ramo d'azienda. Si tratta evidentemente di valutare il *quantum* e la successiva fattibilità di questa operazione.

Da studi già effettuati è risultato che tale modalità di internalizzazione è coerente con le linee guida strategiche della società, altresì rappresentando, di fatto, una semplificazione del percorso di sviluppo delle competenze ENAV necessarie ad assicurare l'efficienza dei suoi sistemi operativi. L'acquisizione diretta delle risorse Vitrociset che già attualmente svolgono tale funzione consentirebbe di fare a meno del programma di selezione interna/esterna e di formazione delle risorse, con i relativi tempi e costi.

Tale internalizzazione rappresenterebbe, inoltre, una valorizzazione di ENAV in quanto innanzitutto consentirebbe di colmare una lacuna nel suo *pool* di competenze «*core*», strumentali ad assicurare la massima sicurezza della circolazione aerea e l'assoluta continuità dei propri servizi; si realizzerebbe così un'esigenza tecnica, quale quella del completamento del sistema di controllo del traffico aereo, che non può fare a meno della conduzione e della manutenzione dei relativi impianti e dei sistemi. In secondo luogo, fornirebbe i presupposti per una potenziale espansione dell'attività in settori adiacenti, sia in campo nazionale (ad esempio, gestione e manutenzione di reti e sistemi di rilevazione-comunicazione adottati da corpi e organi istituzionali dello Stato), sia in campo europeo, nell'ambito del generale processo di integrazione degli spazi aerei e di liberalizzazione dei relativi servizi. In terzo luogo, consentirebbe anche di realizzare significativi risparmi sui costi a fronte della gestione di importanti leve

operative che potrebbero così riflettersi sulla diminuzione, o quanto meno sulla stabilizzazione delle tariffe. Infine, nella prospettiva di sviluppo e di spinta competizione tra i fornitori di servizio del « Cielo unico europeo », l'internazionalizzazione allineerebbe ENAV all'assetto organizzativo e tecnico prevalente nelle realtà europee di dimensione comparabile all'Italia, riducendo il suo grado di vulnerabilità nei confronti della potenziale espansione da parte di altri operatori concorrenti, nello scenario attuale di crescente competitività a livello continentale.

Questo è il quadro relativo alla prima risposta che intendevo fornire. Vorrei sapere dalla presidenza le modalità attraverso le quali intende procedere: avrei infatti da formulare due ulteriori rilievi, che non rappresentano che un approfondimento della parte relativa alla risoluzione.

**PRESIDENTE.** Si tratta di un aspetto che non è in discussione nella seduta odierna.

Do quindi la parola ai colleghi che intendano porre quesiti e formulare osservazioni.

**ETTORE ROSATO.** Vorrei in primo luogo ringraziare il sottosegretario Armosino per l'interessante contributo offerto alla discussione che la Commissione ha avviato sul tema in questione, fronteggiando due grandi preoccupazioni che mi paiono condivise. Da un lato, vi è l'esigenza di rispettare l'indirizzo ormai assunto relativamente al rafforzamento delle funzioni dell'ENAV, che noi condividiamo, attraverso l'internalizzazione di una serie di conoscenze che competono allo stesso istituto. Dall'altro lato, esiste la preoccupazione di non perdere un « pezzo » importante dal punto di vista industriale e strategico come quello relativo al controllo del traffico aereo per il nostro paese.

Evidentemente anche di questo qui si parla, quando si denuncia il fatto che Vitrociset fino ad oggi, anche se nella gara è scorporata una parte relativa ai codici sorgente, ha svolto e continua a svolgere

una parte importante nell'ambito del controllo aereo, seppure relativamente alla manutenzione. Abbiamo svolto una serie di audizioni, nel corso delle quali abbiamo ascoltato l'ENAV, le organizzazioni sindacali e la stessa Vitrociset: sono emerse in quelle sedi una serie di questioni delle quali lei ha ampiamente parlato.

Manifesto una preoccupazione in merito alla gara, rispetto alla quale vorrei un approfondimento sui mercati esteri e sulla reciprocità fra i diversi paesi. Questa gara, come lei ci ricordava, ha registrato la partecipazione di quattro soggetti prequalificati, con quattro imprese delle quali almeno due straniere. Lei faceva riferimento anche al soggetto che opera il controllo del traffico aereo nel Regno Unito.

Sappiamo che vi è una sorta di tutela formale e sostanziale dei diversi paesi europei, pur aderenti all'Unione europea, nei riguardi di chi esercita queste gestioni, con apertura e propensione alle gare alquanto scarse. Questo da una parte ha impedito che soggetti italiani si qualificassero sui mercati stranieri, dall'altra garantirebbe l'arrivo di un *competitor* straniero sul mercato locale. Credo sia importante un rapporto di reciprocità fra i paesi: vorrei comprendere se su questo profilo il vostro ministero abbia svolto un approfondimento.

Spero tuttavia che non si arrivi a questa gara, dal momento che ritengo importante la valutazione che tutti i soggetti auditi hanno espresso, ovvero quella di procedere all'acquisizione di un ramo d'azienda, che mi sembra la strada maggiormente praticabile, per le evidenti implicazioni che essa avrebbe rispetto alle norme europee.

La costituzione di una *new company* mi sembrava invece un'ottima idea: l'ipotesi cioè di una nuova società, « estrapolata » dal momento della gara, poteva essere un'ottima idea per mettere insieme competenze nazionali importanti in un settore strategico come quello della ricerca. Così tuttavia non si può evitare la gara, pur-

troppo; invece vi è questa opportunità rappresentata dalla acquisizione del ramo di azienda.

Per quanto riguarda la gara, sono state espresse una serie di obiezioni che, come è evidente, si ripercuoteranno su tutti i passaggi successivi. Al riguardo, vorrei conoscere la sua valutazione. In particolare, una prima obiezione riguardava la predisposizione all'interno del bando di gara del rapporto qualità-prezzo, con grande attenzione posta sul prezzo. In secondo luogo, si denunciava una scarsa valorizzazione della presenza nei singoli aeroporti nazionali di strutture già idonee al funzionamento. Le dico questo perché Vitrociset ha considerato questi due elementi quali fattori che indeboliscono la sua posizione e che quindi avrebbero dovuto essere presi in considerazione.

Superato tale aspetto, vorrei sapere a quale stadio siano giunte le trattative relative all'eventuale acquisizione del ramo d'azienda. Se la data del 30 giugno si sta avvicinando e se è in corso una gara nella quale vi sono già *competitor* prequalificati, è evidente che una decisione su tale aspetto richiede tempi stretti.

In questo senso, interpretando il suo pensiero, mi sembra che l'indirizzo del Governo sia quello di spingere l'ENAV ad effettuare tale acquisizione. C'è dunque un interesse del Governo verso questa determinata soluzione.

GIORGIO PANATTONI. Ringrazio il sottosegretario Armosino, che peraltro ha fornito una illustrazione delle vicende a noi ben nota. Vi sono quindi considerazioni e domande che sino ad ora non sono emerse nell'ambito di questa Commissione, dal momento che quanto abbiamo ascoltato dal sottosegretario ci è largamente noto. Nell'avanzare una diversa proposta da porre sul tavolo delle considerazioni, muovevamo da un duplice ordine di preoccupazioni, che vorrei porre all'attenzione del Governo. In primo luogo, occorre mantenere il sistema integrato, senza separare il *software* dall'*hardware*. Sia la gara, sia la soluzione del ramo d'azienda separano il *software* dall'*hard-*

*ware*. La nostra fortissima preoccupazione è che questo incida sulla sicurezza del volo. È pur vero che l'acquisizione del ramo d'azienda è inizialmente limitata alla manutenzione del sistema, ovvero dell'*hardware*, prevedendo tra un certo numero di mesi l'acquisizione del *software*; se così non fosse, desidereremmo che il Governo fornisse chiarimenti, perché non si tratta più della cessione di ramo d'azienda, bensì dell'intera impresa. Pregherei dunque il Governo di essere molto chiaro circa l'oggetto del trasferimento del ramo d'azienda.

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Il ramo civile.

GIORGIO PANATTONI. Interamente? Allora perché si dice che in 36 mesi si acquisisce il *software*?

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Erano due ipotesi diverse di internalizzazione.

GIORGIO PANATTONI. Non è così; non è un problema, tuttavia: è un fatto sostanziale.

La seconda preoccupazione è relativa alla creazione di una forte capacità di gestione dell'innovazione. La gestione dell'innovazione è legata al satellite e al sistema digitale. Non vorremmo che questo esborso di denaro pubblico sia volto a costituire una società ENAV integrata, in possesso di strumenti per gestire questa innovazione, ma attraverso l'acquisizione del « vecchio ». Sia le problematiche legate all'*open sky* europeo, sia le problematiche del digitale e quelle del satellite sono altra cosa rispetto al sistema di controllo attuale.

Le domande sono allora relative da un lato alle modalità attraverso le quali ci si prepara a questo, dall'altro al tipo di esborso di denaro finalizzato a gestire l'innovazione, considerato che si acquisisce una parte « vecchia » e non si affronta la parte nuova del problema.

Inoltre, vorrei svolgere una considerazione di carattere politico: la soluzione proposta, ovvero quella di internalizzare la parte Vitrociset, riporta in sostanza all'interno del sistema pubblico una risorsa privata. Vogliamo cioè sottolineare che si tratta di un processo assolutamente inverso rispetto alle famose privatizzazioni che tante volte in questa sede sono state proposte come modello. Questa è un'attività privata che tornerebbe nuovamente pubblica, al contrario di quella che ci è sembrata essere la linea di condotta generale e di carattere strategico che questo Governo propone in ogni occasione. Ricordo ad esempio la recente esternazione del Presidente del Consiglio dei ministri sulla privatizzazione di Poste italiane. Siamo piuttosto sorpresi da questo punto di vista!

Un'altra domanda: qual è l'esborso previsto per questa operazione? Comprendo che occorra una *due diligence*, ma mentre la costruzione del polo sarebbe avvenuta per apporti, la costituzione, apportando una serie di competenze in uscita «nuove», significa un esborso secco di danaro per acquisire qualcosa di privato: si compra e quindi si paga.

Osservo poi che i pareri sono largamente contrastanti sul fatto che ci siano problemi di gara nella costituzione del polo. Infatti, se parte della giurisprudenza afferma che potrebbero esserci, un'altra parte osserva, invece, che la soluzione della gara non ne comporterebbe. Al riguardo, mi limito ad affermare che i pareri sono, perlomeno, discordanti e non è detto — come è stato accennato — che ci sia questo enorme problema della costituzione del polo, che sarebbe in conflitto con la soppressione della gara.

Inoltre, mi permetto di mettere in discussione i problemi di *governance*. Ci sono moltissime imprese, infatti, che funzionano in questo modo e non riesco a capire quali siano i problemi di *governance* avendo una società che offre un servizio per fare una cosa nella quale gli attori sono partecipanti. Anzi, credo che proprio la circostanza che gli attori sono proprietari di una parte della *joint venture* o della

*new company* che garantisce i servizi faciliti la *governance* anziché complicarla. Potrei citare numerosi esempi in cui problemi di *governance* non sono sorti e non riesco a capire perché debbano sorgere in questo caso, a meno di volerli far nascere per motivi che mi sfuggono. In tal caso, il discorso sarebbe molto diverso. Gradirei avere questa serie di chiarimenti per capire bene il quadro.

Concludendo, ci piacerebbe che, in questa sede, il Governo ci rendesse nota la sua opinione. In altri termini, il Governo sposa la tesi dell'acquisizione del ramo di azienda? Vuole chiarire in questa sede, signor sottosegretario, se il Governo, cioè l'azionista, abbia dato indicazioni ad ENAV di procedere e se la soluzione che propone sia di questa natura? In tal caso, se questa è la posizione, non sarebbe stato più opportuno svolgere almeno una discussione parlamentare per decidere gli orientamenti? Oppure il Governo ritiene di poter decidere da solo, anche in presenza di una proposta, proveniente da almeno una parte del Parlamento, contraria o diversa rispetto alla soluzione sul tappeto? Sarebbe interessante conoscere le affermazioni del Governo sotto questo profilo perché, altrimenti, ci sarebbe qualche problema.

ANGELO SANZA. Innanzitutto, vorrei ringraziare il sottosegretario Armosino per la puntuale esposizione che ha offerto alla Commissione e per averci fornito elementi molto utili per proseguire l'esame di questa complessa materia. L'intervento del sottosegretario ha chiarito in modo puntuale e, credo, con soddisfazione i residui dubbi emersi nel dibattito che aveva avuto luogo in questa Commissione. Mi sorprende registrare adesso una complicazione del percorso. Noi abbiamo sempre parlato di internalizzazione — lo ricordo all'onorevole Panattoni — in termini aziendali e non in termini di paese. Era nostra convinzione, cioè, che l'ENAV aveva una sorta di *outsourcing* per quanto riguardava il servizio svolto da Vitrociset per conto dell'ente. La razionalizzazione che volemmo attuare consisteva nel riportare in

diretto rapporto con l'ENAV il lavoro svolto da Vitrociset. Quest'ultima è un'impresa privata e non so se questo approfondimento da parte di un ente pubblico in termini inquisitori noi dobbiamo o meno proseguirlo. A noi interessa sapere quale attività svolga Vitrociset per l'ENAV. Ci consta che soltanto un terzo di questa attività è svolta a supporto delle esigenze dell'ente. Permane un valore oggettivo di mercato e aziendale della società, che può continuare ad esprimere tutta la sua potenzialità economica.

A me pare interessante il discorso da più parti prospettato di un nuovo polo, con *joint ventures* così innovative. Tuttavia, rilevo l'esistenza di una serie di rischi mentre è in corso una gara internazionale. Non sono pregiudizialmente contrario al discorso poc'anzi svolto dal collega, ma mi pare che sia abbastanza tardi per farne oggetto di un indirizzo del Parlamento al Governo. Invece, mi sembra che quest'ultimo abbia considerato molto positivamente i dibattiti che si sono svolti in questa Commissione a proposito di tale tema. Inoltre, stando alle indicazioni che ci sono state offerte dal sottosegretario, noi andremmo incontro ad una procedura di infrazione comunitaria a causa di una gara che, dovendo svolgersi in uno scenario internazionale, ha creato le premesse per i diritti di alcune imprese internazionali che, in tal modo, sarebbero compromessi.

Dobbiamo parlarci francamente perché, quando ipotizziamo poli nazionali con una società mista pubblica e privata, intendiamo dire che nella nuova società resterebbe ancora Vitrociset, con tutti i problemi che vorrei richiamare all'attenzione di questa Commissione e che sono stati oggetto di denunce, a volte garbate, altre volte allusive alla scarsa trasparenza del contratto tra ENAV e Vitrociset. La *new company* incontrerebbe una serie di limiti oggettivi. Innanzitutto, sarebbe presente ancora il soggetto privato, cosa dalla quale vorremmo affrancarci. Inoltre, il nuovo soggetto pubblico italiano non può non essere, ancora una volta, Finmeccanica. Per questo tipo di servizio, però,

quest'ultima svolgerebbe un ruolo anormale, quello di chi fornisce le strutture, l'*hardware*, e anche il servizio di gestione di quello stesso *hardware*, creando una sorta di soggezione e di ruolo minoritario e soccombente per l'ENAV che, invece, è il soggetto che risponde del suo operato al Parlamento e ha la responsabilità della sicurezza del volo. Teoricamente il discorso mi sembra affascinante, ma sul piano pratico individuo alcune incongruenze e nessun vantaggio per il nostro paese.

EUGENIO DUCA. Ringrazio il rappresentante del Governo, che ha proceduto ad una ricostruzione parziale sulla lunga storia - che il collega Sanza ha ricordato poco fa - relativa al monopolio di fatto che si è creato più di vent'anni fa e che si è prolungato con le note vicende che tutti noi conosciamo.

Il sottosegretario ha anche richiamato i pareri espressi da questa Commissione in occasione del contratto di programma e della trasformazione dell'ENAV in società per azioni. In effetti ENAV, dopo quel programma, ha adottato una procedura contraria alla internalizzazione, anzi, ha posto in essere una procedura di esternalizzazione del servizio di radiomisure, poi recuperato attraverso il lavoro comune svolto dalla Commissione. Nell'ottobre 2004 il consiglio di amministrazione di ENAV ha deciso di bandire una gara e al tempo stesso di internalizzare nel medio periodo una parte del servizio attualmente affidato con contratti d'appalto, ossia ha spezzato le competenze attraverso queste due diverse procedure.

Da questa situazione è nata la serie di audizioni che la nostra Commissione ha deciso di svolgere, perché tale situazione ha preoccupato e preoccupa non soltanto noi. È emerso che l'Italia è l'unico paese ad aver fatto ricorso a questo tipo di procedure in un settore così delicato dal punto di vista della sicurezza, considerate anche le connessioni tra questo comparto e l'intera industria nazionale.

Nella gara non è stata indicata nessuna clausola sociale di salvaguardia per i la-

voratori attualmente impegnati in quel servizio, con il rischio — paventato da tutte le organizzazioni sindacali che abbiamo ascoltato — di trovarsi di fronte a specializzazioni difficilmente collocabili sul mercato, che quindi causerebbero ulteriore disoccupazione. Stiamo parlando di un'impresa che occupa attualmente 1.300 lavoratori, con un indotto di almeno 500 lavoratori. Una parte di questi lavoratori opera attraverso un contratto con ENAV, un'altra attraverso un contratto con l'aeronautica militare e con il settore spazio, ma comunque la parte di dipendenza da ENAV è forte.

Abbiamo dunque promosso questa serie di audizioni e il nostro gruppo ha avanzato una proposta del tutto innovativa, che sarà oggetto di un apposito dibattito. L'8 febbraio 2005 il consiglio di amministrazione di ENAV ha cambiato opinione, sostenendo che la quota parte di lavori messa a gara verrà acquisita direttamente dalla società stessa e questa è l'unica motivazione che farebbe venir meno l'ipotesi della gara. Se ENAV acquista da Vitrociset il ramo d'azienda relativo alla parte manutentiva, la gara bandita viene bloccata. Questa decisione contrasta totalmente con l'accordo raggiunto nell'ottobre dell'anno scorso, che prevedeva una progressiva esternalizzazione del *software* del personale, nel corso di 24-36 mesi. Attualmente si è deciso di acquistare quel ramo d'azienda ad un prezzo che ancora non è stato quantificato.

L'ENAV costituirà una apposita società, attraverso la quale opererà una internazionalizzazione dei servizi e una parte del *software* che verrà acquisito successivamente. Vorrei capire se l'acquisto da parte di ENAV avverrà contestualmente o successivamente e se l'acquisto del ramo d'azienda riguarderà solo i servizi o anche il *software*. Quanti lavoratori attualmente impiegati in Vitrociset verranno assunti in ENAV? Quali saranno le conseguenze sulla restante parte non acquistata di Vitrociset? Vorrei sapere se siano previste misure di salvaguardia a tutela dei lavoratori. Queste sono domande che necessitano di risposte.

Noi abbiamo predisposto un altro scenario, nuovo per l'Italia, che mira a mettere insieme le conoscenze, le capacità e i soldi per creare una grande impresa nazionale del settore, che sia, come Nats e Thales, in grado di competere anche sui mercati internazionali. Abbiamo dei dubbi sul fatto che la società che nascerebbe da ENAV, essendo l'unica società di *provider*, abbia le capacità di costituire un proprio *software*; stiamo parlando di una società che acquisterebbe un *software* di proprietà di imprese private. La nostra proposta innovativa è probabilmente tardiva, come diceva l'onorevole Sanza, ma abbiamo comunque compiuto questo sforzo.

A me pare che il mutamento di orientamento avvenuto all'interno del consiglio di amministrazione di ENAV nel corso di questi ultimi mesi non abbia consentito di approfondire le conseguenze di questi passaggi; sarebbe quindi opportuno avere delle risposte più precise sul futuro dei lavoratori attualmente impegnati e sull'assenza di clausole di salvaguardia per i lavoratori. Mi pare di capire che l'orientamento che si è assunto è quello di soprassedere sulla gara e di acquisire il secondo ramo d'azienda.

Concludo con una « amenità », per così dire, che fa riferimento a quanto il sottosegretario Armosino potrebbe osservare in riferimento alla risoluzione. Leggere su *Il Sole 24 ore* di ieri che l'ENAV risponde ad una ipotesi di risoluzione presentata da un gruppo parlamentare alla Camera con una nota, adottata « d'intesa » con il Ministero del tesoro, rappresenta, a mio avviso, un'amenità ed una scorrettezza istituzionali che sarebbe opportuno che il consiglio d'amministrazione o lo stesso ENAV non ripetessero.

Alle risoluzioni infatti danno risposta correttamente i rappresentanti del Governo, quando queste vengono discusse; non risponde invece una società per azioni, « d'intesa » con il Ministero del tesoro! Così è scritto su *Il Sole 24 ore* di ieri! Per il futuro, dunque, che l'ENAV faccia l'ENAV, il Parlamento faccia il Par-

lamento ed il Governo faccia il Governo! Ognuno stia al suo ruolo: ne guadagnerebbero tutti.

LUCIANO MARIO SARDELLI. Vorrei ricordare a me stesso, e successivamente ai colleghi, che ciò di cui stiamo parlando è sicuramente un problema di natura occupazionale, ma è anche un problema di sicurezza del volo aereo. Non dimentichiamo i fatti tragici accaduti proprio perché la manutenzione e la conduzione degli impianti non erano adeguate. Ancora più recenti sono le notizie di incidenti sfiorati. Questo ci preoccupa perché ci fa pensare che il problema della gestione dell'ENAV, spesso affrontato dalla nostra Commissione, non è stato risolto nemmeno attraverso questo consiglio d'amministrazione.

D'altra parte, anche la conduzione della vicenda lascia perplessi: mi sembra, da quanto ha detto il sottosegretario, che vi siano diverse direzioni lungo le quali si muove in contemporanea l'ENAV. Da una parte, l'ente fa una gara pubblica; dall'altra cerca di internalizzare alcuni servizi, costruendo un ramo d'azienda adeguato; dall'altra ancora, sta trattando l'acquisizione di Vitrociset; infine, seguendo la risoluzione dell'onorevole Panattoni, da domani comincerà a cercare una *partnership* con Finmeccanica, Telespazio o Vitrociset. Ognuno proporrà qualche soggetto da rapportare all'ENAV. Non è un buon mercato, ma questo sta avvenendo.

Di fatto, non mi sembra che vi sia una chiara idea circa l'operato di ENAV. L'unico fatto certo è che il Governo ha posto un punto fermo rappresentato dall'acquisizione del ramo d'azienda. Meno male allora che il Governo ha posto questo punto chiaro! Mi auguro che il consiglio di amministrazione dell'ENAV riesca a seguire questo punto chiaro e che non si disperda in altri rivoli. Se così fosse, dovremmo realmente ripensare alla funzionalità di questo consiglio di amministrazione.

PRESIDENTE. Do nuovamente la parola al rappresentante del Governo.

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Vorrei soffermarmi su alcuni aspetti, mentre per altri chiederei alla Commissione un successivo incontro, purché questo non precluda un approfondimento che ho l'esigenza di compiere.

Per quello che accade in relazione ai principali concorrenti, va da sé che la situazione degli altri paesi è completamente diversa rispetto a quella italiana. Siete sicuramente già in possesso di uno « specchietto » riassuntivo della situazione esistente in Francia, Inghilterra, Spagna e Germania. È chiaro che tanto più noi saremo indietro, come ENAV, rispetto ad un processo nostro di internalizzazione, tanto più, essendo inderogabili le norme comunitarie, saremo esposti all'intervento di altri competitori, non necessariamente solo nazionali.

È chiaro quindi che occorre una risposta sul punteggio attribuito relativamente alla presenza del futuro operatore-appaltatore sul nostro mercato nazionale, segnatamente negli aeroporti. Credo anche in tal caso di poter affermare che questo non potrebbe essere il criterio prevalente, perché parrebbe così vanificata l'intera normativa comunitaria.

Se non sono stata sufficientemente chiara - ed è possibile - vorrei precisare due aspetti: le ipotesi allo studio sono due e l'adesione alla seconda precluderebbe la prima.

La prima è rappresentata dalla gara europea, per la quale siamo nella fase preliminare (dovranno poi essere inviate le lettere). La seconda ipotesi, all'esame di fattibilità sotto tutti i profili, sia economici sia in termini di compatibilità aziendale, come è prassi quando si acquista, nel caso di specie, un ramo di azienda, comprenderebbe sia l'*hardware* sia il *software*, nonché quella che, relativamente all'attività di Vitrociset, è l'attività civile, che viene stimata in un terzo dell'oggetto sociale.

Soggiungo, ma è banale, che se Vitrociset - e con questo si risolverebbero i problemi occupazionale - ci desse i suoi duecento migliori ingegneri, noi li pren-

deremmo! Non credo tuttavia che questa sia la fattispecie. Avremmo già operato una internalizzazione, usando risorse rappresentate da persone che hanno una specializzazione di un certo tipo.

Quando si parla dell'utilizzo della sorgente, e segnatamente dell'accesso alla sorgente in materia di sicurezza, non devo spiegare a voi di cosa stiamo parlando.

Nell'acquisizione del ramo d'azienda, va da sé - è oggetto della disciplina civilistica di questo tipo di contratto - il passaggio del personale, cosa che non può essere certo proposta in un bando, come è noto a tutti, che si uniformi alla normativa comunitaria di altro tipo. È evidente che ben può il Governo agire attraverso tutte quelle attività che chiamerei in italiano di « persuasione morale » affinché un certo processo, anche in termini di « attenzioni » nei riguardi del personale, possa essere effettuato. In che termini? È l'oggetto di queste analisi e scaturirà dalla compatibilità tra la domanda e l'offerta che si determinerà.

Accetto nella maniera più assoluta il suggerimento, che è stato dato, di tenere questa Commissione tempestivamente e costantemente informata su quanto sta accadendo.

Quanto alle modalità attraverso le quali si può conciliare tutto questo con il digitale e con il satellitare, chiederei di poter approfondire il tema successivamente.

In merito all'ipotesi della costituzione di una società mista, è stato affermato che non vi sarebbero conflittualità o difficoltà di *governance*. Al contrario, mi permetto di ribadire che difficoltà di *governance* vi sarebbero perché, evidentemente, saremmo in presenza di due società, una delle quali con un interesse a realizzare profitto e l'altra con un interesse a conseguire il minor costo possibile per il servizio, al fine di realizzare anch'essa un profitto nel suo settore. Stiamo parlando,

infatti, di due società che devono realizzare una redditività, essendo, per presupposto, due società per azioni.

GIORGIO PANATTONI. Questa non è *governance*.

PRESIDENTE. Il sottosegretario Armosino ha affermato che ci sarebbero problemi per la *governance*.

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Ho contestato l'affermazione secondo cui non vi sarebbero problemi. Invece, ribadisco che ve ne sarebbero.

GIORGIO PANATTONI. I problemi a cui lei accenna, signor sottosegretario, non riguardano la *governance* dell'impresa ma, caso mai, i rapporti tra un'impresa e un'altra; questo non è un problema di *governance* o, almeno, non mi sembra tale tecnicamente.

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Si tratta di società diverse e sicuramente si creerebbe un problema.

Per quanto riguarda, infine, le risposte in merito agli altri temi trattati, mi riservo di inviare alla Commissione una documentazione scritta.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Armosino e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,20.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa  
il 22 marzo 2005.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

