

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
GIANCARLO GIORGETTI

La seduta inizia alle 8,55.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

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 di rappresentanti di ENAV.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle politiche di privatizzazione, l'audizione di rappresentanti di ENAV. Ringrazio il presidente, l'amministratore delegato e gli altri rappresentanti dell'ENAV per la loro presenza.

L'odierna audizione si inserisce nell'ambito di un'indagine conoscitiva che ci ha già consentito di acquisire utili elementi di conoscenza a conferma dell'importanza che possono assumere le partecipazioni dello Stato in società che rivestano carattere strategico.

È innegabile che le funzioni attualmente svolte dall'ENAV possono sicuramente ricondursi tra quelle per le quali non appare irragionevole la permanenza degli organismi competenti nella sfera pubblica. D'altra parte, questa è la situazione che si registra nella stragrande maggioranza dei paesi europei.

Gli elementi acquisiti nelle precedenti audizioni ci hanno permesso di verificare che è ormai privo di fondamento l'assunto per cui la proprietà pubblica è necessariamente sinonimo di inefficienza. Sono ormai numerose le società partecipate dallo Stato che assicurano all'erario congrui dividendi.

La vicenda dell'ENAV registra una storia assai tormentata e controversa per cui in passato si sono evidenziate gravi criticità non soltanto sotto il profilo della redditività ma anche per quanto concerne la gestione della società e della sua efficienza.

Recentemente, la società ha avviato una fase di risanamento in relazione alla quale è necessario che i nostri interlocutori ci forniscano tutti gli elementi utili di informazione, con particolare riguardo alla idoneità della dotazione patrimoniale, alle sue prospettive di crescita e di miglioramento del livello di efficienza e di redditività, alle caratteristiche professionali del personale dipendente, anche in rapporto alle situazioni degli analoghi organismi operanti negli altri paesi europei.

Vi è poi una seconda questione che merita di essere approfondita in questa sede, che attiene al rapporto con Vitrociset e al superamento del regime di concessione che ha legato tale società all'ENAV per molti decenni.

Dalle notizie riportate sui giornali risulta che l'ENAV avrebbe bandito una gara europea per la ricerca di un *partner* che assicurasse le migliori condizioni di servizio ed economiche.

Più recentemente sono apparsi alcuni articoli in cui si prospettava la possibilità dell'acquisizione di Vitrociset da parte di

ENAV o, quanto meno, del ramo di azienda che svolge attualmente il servizio per l'ENAV.

Anche in questo caso non si tratta tanto di esprimere giudizi di principio rispetto ad una « pubblicizzazione » ulteriore del comparto quanto, piuttosto, di capire se l'eventuale assorbimento di Vitrociset soddisferebbe le esigenze di ENAV e, più in generale, gli utenti del trasporto aereo.

D'altra parte, già in precedenti occasioni, quando si trattava di attività che richiedevano un elevato livello di specializzazione, si veda il caso della SOGEI, si è preferito ricondurre nell'ambito della amministrazione pubblica le società che svolgevano tali attività per conto delle medesime amministrazioni in regime di concessione.

Occorre, quindi, verificare, anche in questo caso, se le procedure che si intendono seguire garantiscano la massima trasparenza e siano in grado di risultare vantaggiose anche sotto il profilo economico per l'erario.

Do ora la parola al presidente dell'ENAV, Bruno Nieddu.

BRUNO NIEDDU, Presidente di ENAV. Onorevole presidente, onorevoli deputati vi ringrazio, anche a nome del Consiglio di amministrazione e dell'amministratore delegato, dottor Guido Pugliesi, qui presente, per l'invito che ci consente di offrire alcune riflessioni in ordine alla realtà e alle prospettive di sviluppo della società ENAV nei contesti di riferimento.

L'ENAV SpA è la società italiana per l'assistenza e il controllo del traffico aereo. Il suo obiettivo è gestire lo spazio aereo con sicurezza, puntualità e continuità operativa, al passo con i ritmi di crescita del settore aeronautico. La società assolve questo delicato compito garantendo alle migliaia di voli che ogni giorno solcano i nostri cieli la possibilità di coesistere in massima sicurezza seguendo armonici flussi di traffico, ottimizzando l'efficacia del servizio e l'efficienza aziendale.

Per far fronte a questa mole di lavoro, ENAV dispone di un organico di circa

3.300 dipendenti, professionisti ad alto livello di specializzazione, due terzi dei quali impegnati in attività operative che, utilizzando tecnologie avanzate, forniscono informazioni, servizi e assistenza a circa 2 milioni di movimenti aerei ogni anno (in media circa 5200 al giorno), ed assicurano i servizi di terminale (avvicinamento, decollo, atterraggio) dalle torri di controllo di 39 aeroporti sparsi sul territorio nazionale, nonché i servizi di rotta dai 4 centri di controllo d'area di Roma, Milano, Padova, Brindisi. In tal modo la Società fornisce ogni giorno, 24 ore su 24, i servizi del traffico aereo assicurando la fluidità e la regolarità del traffico, in assoluta sicurezza.

ENAV opera nella sua attuale natura giuridica societaria dal gennaio 2001, a seguito della trasformazione da Ente nazionale di assistenza al volo (ente pubblico economico) in società per azioni, avvenuta sulla scia di riforme analoghe effettuate in molti paesi europei.

I Ministeri dei trasporti e del tesoro, con il decreto interministeriale 22 dicembre 2000, n. 704993 sancirono la trasformazione dell'ente in una società per azioni interamente partecipata dallo Stato, in cui il ministro dell'economia e delle finanze esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il quale espleta altresì funzioni di vigilanza sull'attività della Società.

Prima ancora, l'ente pubblico economico era succeduto, per effetto della legge 21 dicembre 1996, n. 665, all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, con ordinamento previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, ed a sua volta subentrata nel gennaio 1982 al Commissariato per l'assistenza al volo, istituito tre anni prima presso il Ministero dei trasporti. Tale passaggio fu possibile in quanto il Commissariato per l'assistenza al volo aveva ormai esaurito il compito che ad esso era stato assegnato all'atto della sua costituzione: attraverso l'Ispettorato telecomunicazioni ed assistenza al volo (ITAV) aveva assunto la gestione dei servizi di assistenza al traffico aereo civile, fino

ad allora gestiti dall'Aeronautica militare italiana. ENAV è oggi una componente del sistema ATM (*Air Traffic Management*) europeo e partecipa a pieno titolo a tutte le attività di sviluppo, validazione operativa, ricerca e coordinamento con sistemi perfettamente integrati al contesto tecnologico internazionale.

L'attività della società è regolata dalla normativa, anche internazionale, di settore, dai contratti di programma e di servizio con lo Stato e dal proprio statuto. Ai sensi dell'articolo 4 dello statuto, l'oggetto sociale di ENAV si sostanzia nell'esercizio dei servizi di assistenza al volo, dei sistemi e delle attività di sviluppo, produzione, erogazione, vendita ed esportazione dei servizi della navigazione aerea in Italia e all'estero e qualsiasi attività comunque connessa o complementare. In particolare, la società eroga servizi di controllo della circolazione aerea, di informazione al volo, consultivi e di allarme, di meteorologia e climatologia, di informazione aeronautica, di telecomunicazioni aeronautiche, di radionavigazione e radiodiffusione; promuove ed attua iniziative di interesse nazionale nei settori sistemati della navigazione aerea; cura lo studio e la ricerca sui sistemi di navigazione; provvede alla formazione e all'addestramento di personale aeronautico specialistico interno od esterno; produce la cartografia aeronautica; provvede al controllo in volo delle procedure operative; cura la conduzione tecnica e la manutenzione degli impianti; opera nel settore della navigazione multimodale terrestre e satellitare, partecipando ai programmi europei di ricerca e sviluppo nel settore.

In ordine ai principali profili di *corporate governance* della società il consiglio di amministrazione si compone di 7 membri in carica per un triennio a decorrere dal maggio 2003. Il consiglio di amministrazione ha riservato a sé la competenza in ordine alle scelte di carattere programmatico, all'approvazione dei contratti di programma e di servizio con lo Stato, alle operazioni societarie di carattere straordinario ed alla conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziaria. Al presidente del consiglio di am-

nistrazione, legale rappresentante da statuto, sono principalmente attribuiti poteri di sovrintendenza in ordine all'attuazione delle delibere consiliari, di vigilanza sull'andamento delle attività aziendali e di coordinamento delle attività di *internal auditing*. All'amministratore delegato sono conferiti tutti i poteri per l'amministrazione della società, compresa la legale rappresentanza, esclusi soltanto quelli di legge, di statuto e riservati dal consiglio alla propria competenza. Il collegio sindacale si compone di tre membri, anch'essi in carica per un triennio. È stata altresì nominata una società ai fini di certificazione del bilancio.

La Società ha adottato il modello di gestione, organizzazione e controllo ai sensi del decreto legislativo n. 231 del 2001, nonché il prescritto codice etico per i propri dipendenti, individuando l'organismo interno di vigilanza.

ENAV è una società per azioni attualmente interamente partecipata dallo Stato.

Alcuni dati di comparazione, relativi alla natura giuridica degli altri fornitori dei servizi della navigazione aerea in Europa, rappresentano che, negli ultimi anni, il panorama europeo si è evoluto. Da imprese statali o « costole » dell'aviazione civile, molti fornitori di servizi si sono trasformati in imprese di diritto privato. Tuttavia, la quasi totalità dei medesimi è rimasta interamente posseduta dallo Stato, anche nel caso di trasformazioni in società per azioni. L'eccezione più significativa è quella del NATS inglese dove la quota governativa è pari al 49 cento.

La presenza dello Stato in ENAV appare altamente fondata sul piano strategico, poiché non si tratta di un'azienda a cui può essere semplicemente attribuito un obiettivo di profitto ed in questo senso non può essere considerata una vera e propria impresa, bensì una « azienda istituzionale ». L'attività di ENAV, infatti, è caratterizzata da un doppio obiettivo: da un lato, massimizzare la creazione del valore pubblico e dall'altro perseguire le migliori condizioni di efficienza economica. Per creazione di valore pubblico, naturalmente, si intende la soddisfazione

di un complesso e plurimo sistema di esigenze facenti capo ad una gamma piuttosto ampia di operatori, che si aggiungono all'azionista pubblico, portatore anzitutto dell'interesse che venga assicurata la circolazione aerea in sicurezza con standard sempre più elevati. Per comprendere la valenza degli altri interessi pubblici in gioco, basti pensare, oltre alle ovvie esigenze dei passeggeri, delle compagnie aeree, dei gestori aeroportuali e dei dipendenti stessi, alle legittime aspettative delle industrie del settore e della collettività locale e nazionale.

Per quanto riguarda le industrie del settore, può essere attivata la leva della reciproca conoscenza per accrescere l'utilità delle prestazioni, sviluppare le opportune sinergie istituzionali al fine di favorire un adeguato presidio nazionale nell'innovazione del settore, in aderenza con i programmi nazionali ed europei. Per quanto riguarda, invece la collettività locale e nazionale, sono note le importanti leve di sviluppo economico attivabili mediante l'insediamento o il potenziamento di un aeroporto.

Il modello organizzativo adottato dalla società, è stato elaborato per rafforzare la capacità della società di raggiungere i suoi obiettivi istituzionali, ottenendo adeguati livelli di sicurezza, di efficacia e qualità del servizio e di efficienza. Ai fini suddetti, i principali criteri posti alla base della nuova struttura aziendale sono il criterio del decentramento ed il criterio del maggiore controllo dei fattori produttivi, tecnologici e umani. Il processo di ristrutturazione organizzativa di ENAV si è basato su un reale decentramento delle responsabilità e dei poteri decisionali, anche attraverso un adeguato sistema di deleghe e procure, al fine di assicurare tempi di reazione consoni alla delicatezza ed alla complessità dei servizi aziendali forniti. Il governo del territorio viene infatti attuato, per quanto riguarda gli aeroporti, attraverso quattro coordinamenti territoriali (aventi macro regioni di competenza basate sugli spazi aerei di pertinenza degli ACC, *aerea control center* che rappresentano i quattro quadranti in cui è divisa

l'Italia per il controllo di rotta). Tali coordinamenti vengono dotati delle leve organizzative e gestionali adatte a garantire che vi siano cinghie di trasmissione funzionali tra processi centrali e processi periferici.

La nuova struttura, comunque, garantisce, nonostante il decentramento, il coordinamento unitario e l'efficienza di sistema delle attività territoriali, grazie all'unicità di indirizzo strategico e procedurale delineato dalle strutture dipendenti dall'amministratore delegato (nonché dal presidente, per quanto riguarda l'attività di *audit*), focalizzate su ruoli di governo e controllo delle politiche aziendali, e attuato in senso operativo, tecnico ed amministrativo gestionale dalle strutture della direzione generale.

L'organico di ENAV risulta essere composto, al 31 dicembre 2004, di 3.299 unità (52 in meno rispetto al 31 dicembre 2003) di questi 2.772 sono uomini e 527 donne. In base alla qualifica il personale era composto da 72 dirigenti (il 2,18 per cento), 1.608 controllori di traffico aereo, 799 esperti di assistenza al volo, 70 meteorologi e naviganti e 750 tecnici ed amministrativi. Relativamente alla sede di appartenenza vi erano 800 unità in sede centrale, 1.131 presso gli ACC e 1.368 presso gli altri centri territoriali. Sempre al 31 dicembre 2004 l'età media del personale era di 42 anni e l'anzianità media di 17 anni.

I contratti di programma e di servizio, stipulati con il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il ministro dell'economia e delle finanze e con il ministro della difesa, rappresentano, ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 665 del 1996, gli strumenti negoziali attraverso i quali la Società regola le proprie attività con lo Stato.

Il contratto di programma, di durata triennale regola le prestazioni e definisce gli investimenti e i servizi; 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; de-

finisce i servizi istituzionali da svolgere in proprio e quelli da concedere in appalto o in gestione a terzi; prevede verifiche, obblighi di adeguamento e sanzioni per i casi di inadempienza.

Il contratto di servizio, di durata almeno triennale, regola le prestazioni e definisce i servizi di rilevanza sociale che l'ENAV è tenuta ad erogare in condizioni di non remunerazione dei costi e ne stabilisce i corrispettivi economici e le modalità di erogazione; definisce altresì gli standard di sicurezza e di qualità dei servizi erogati, anche in base alla normativa comunitaria; definisce le sanzioni per i casi di inadempienza. La società si sta attrezzando per assicurare il più rigoroso rispetto degli impegni e degli obblighi che sorgeranno, in particolare, dalla stipula del nuovo contratto di programma, il primo dopo la trasformazione di ENAV in società per azioni.

Tale contratto, attualmente in corso di stipula, prevederà obblighi per la società, scadenze da rispettare ed obiettivi da raggiungere.

Tra i contenuti più qualificanti del prossimo contratto di programma si possono anticipare: la definizione delle « regole » di riferimento e degli obiettivi per la sicurezza e la qualità dei servizi; il costante monitoraggio, da parte del ministero vigilante, in ordine alla realizzazione degli interventi previsti nel piano degli investimenti; l'applicazione dei principi di trasparenza contabile; la predisposizione di strumenti e procedure finalizzati ad assicurare la massima trasparenza nei rapporti con l'utenza, con i Ministeri e gli enti di riferimento, e con il pubblico in generale; il passaggio dal tradizionale regime del *cost recovery* a forme di efficientamento e di controllo dei costi basate su un sistema assimilabile al « *cost cap* ».

Per quanto concerne la normativa di riferimento, la società si sta attrezzando per essere competitiva nel nuovo scenario europeo apertosi con l'emanazione dei regolamenti sul « Cielo unico europeo » (*single european sky*).

Il « Cielo unico europeo » rappresenta il nuovo modello di presidio dello spazio

aereo che prevede la ridefinizione delle aree di competenza nel traffico aereo, ciò in uno scenario di probabile riduzione dei centri di controllo, secondo una logica di funzionalità che verrà a premiare le migliori competenze e chi è più economico. Il progetto ha preso avvio nella seconda metà degli anni '90 dalla sollecitazione dello IATA proprio per la « ottimizzazione » dei costi di assistenza in rotta.

Questi sono i principali stadi del cammino verso il « Cielo unico europeo ». Il 2004 è stato l'anno della normativa. L'obiettivo è quello di portare a uniformità il « modo di operare » in Europa come « regola » per tutti i *service providers*. Il periodo dal 2005 al 2008 sarà il periodo dei « blocchi funzionali », nei quali i *service providers* svolgeranno la loro attività e andranno definiti attraverso specifici accordi.

Il 2009 sarà l'anno della nuova normativa: verranno « ratificati » i *service providers* europei e nascerà una nuova geografia, geografia che ha comunque sullo sfondo un altro appuntamento, di lì a qualche anno: quello del passaggio alla tecnologia satellitare. Il « Cielo unico europeo » può quindi certamente offrire ad ENAV un'importante opportunità e cioè quella di assumere un ruolo di eccellenza in un'area allargata rispetto all'attuale, ponendosi quindi al centro di un articolato sistema di alleanze e valorizzando il proprio patrimonio tecnologico ed umano mediante accordi di interoperabilità.

Il « Cielo unico europeo » può però anche rappresentare una grave minaccia alla sopravvivenza e alla integrità aziendale. Ciò nel caso in cui un atteggiamento eccessivamente conservativo esponesse l'Azienda ai rischi di obsolescenza delle competenze interne rispetto alle nuove esigenze, nonché a rischi di marginalizzazione e riduzione del potere negoziale in ambito europeo, con il conseguente ridimensionamento del proprio spazio di cielo, con gravi ricadute anche per il sistema paese. Questo richiede la necessità di un'accelerazione nel cambiamento che permetta ad ENAV di affrontare alla pari la sfida con i maggiori *players* europei.

Nell'ambito del recepimento e dell'implementazione della normativa europea sul « Cielo Unico europeo », la normativa nazionale che regola il settore di riferimento è stata di recente arricchita dalla legge 265 di riforma dell'aviazione civile.

La novella normativa ha determinato un ulteriore e significativo ampliamento delle competenze attribuite ad ENAV, prevedendo infatti — a fronte del già preventivato ed ineluttabile trasferimento delle competenze di certificazione all'Ente regolatore identificato nell'ENAC — l'attribuzione ad ENAV dell'erogazione dei servizi di movimentazione degli aeromobili sui piazzali degli aeroporti.

In precedenza tali servizi erano da ENAV forniti solo su alcuni aeroporti e sempre sulla base di specifici accordi con i competenti gestori aeroportuali. La modifica normativa costituisce un passo in avanti nell'adozione della logica « gate to gate », oggi considerata « traguardo » degli standard europei e ritenuta condizione essenziale ai fini della puntualità, della sicurezza e della efficienza indotta.

I cosiddetti servizi *di apren* vengono infatti ritenuti un vero e proprio nodo di interazione tra la pluralità degli operatori (fornitori di servizi per la navigazione aerea, vettori, gestori aeroportuali, società di handler, catering, fuel, eccetera). In tale processo possono determinarsi rischi per la sicurezza e cause di ritardo. È quindi in questo ambito che viene identificato un significativo potenziale di miglioramento, sul medio periodo, in termini di impatto sulla sicurezza, sulla puntualità e sull'ottimale utilizzo delle capacità produttive di tutti gli operatori coinvolti.

L'esigenza di interazione funzionale tra i diversi operatori non potrà che accentuare la necessità di una pianificazione e di una programmazione sistemica, richiedendo, anche in questo ambito, un significativo impegno da parte delle strutture aziendali.

Nella medesima prospettiva di sviluppo dell'attività della Società va altresì segnalato il previsto trasferimento di un significativo numero di aeroporti, quindici, dal demanio militare a quello civile, con con-

seguente assegnazione ad ENAV dei relativi servizi della navigazione aerea ad oggi erogati dall'Aeronautica militare italiana.

L'impatto che tale trasferimento avrà sui piani di ENAV sarà di tale portata in termini di investimenti, incrementi di costi, necessità di risorse, tempi di interventi, da richiedere — oltre all'individuazione di strumenti adeguati — anche una totale ridefinizione dei piani aziendali e dei fabbisogni da essi derivanti.

In questo scenario di sviluppo e di spinta competitività a livello europeo va infine inquadrata la strategia di internazionalizzazione delle attività di conduzione e manutenzione degli impianti di assistenza al volo, nonché l'ipotesi — di recente verificatasi — di acquisizione di ramo d'impresa della Vitrociset SpA che attualmente eroga ad ENAV tali servizi sul territorio nazionale. Per la prima volta, in oltre venti anni della propria storia, ENAV ha avviato un reale processo di trasformazione strategica delle logiche che ancora governano il delicatissimo settore della gestione e della manutenzione degli impianti e dei sistemi di controllo del traffico aereo.

Questo ambizioso progetto si articola in due componenti essenziali: da un lato, la decisione strategica di avviare il processo di progressiva, graduale e costante internalizzazione dei servizi in questione, cominciando dalle attività di eccellenza tecnica, costituite dal cosiddetto « *core software* ». A tal fine, ENAV ha deliberato nello scorso ottobre di potenziare le proprie strutture tecniche, per conseguire, in 24/36 mesi, una vera 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 « *tools* » di manutenzione (strumenti, attrezzature, eccetera), ciò, proprio nella prospettiva di rendere la Società più competitiva nei confronti dei maggiori concorrenti europei sul mercato integrato dei servizi della navigazione aerea.

Dall'altro lato, in attesa che il processo d'internalizzazione si compisse integralmente anche per la restante parte delle attività, ENAV ha deliberato, nello stesso mese di ottobre del 2004, in favore della scelta strategica di bandire, per la prima volta, una gara europea realmente competitiva e di improntare i rapporti con l'aggiudicataria a nuovi e pregnanti criteri di collaborazione e controllo.

La società che risulterà 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 — ricordo che la sesta concorrente, Ericsson, è stata esclusa per irregolarità nella presentazione dell'offerta) — avrà la responsabilità di garantire la piena efficienza e disponibilità funzionale dei sistemi, sotto la costante vigilanza delle strutture aziendali. Queste ultime avranno infatti il delicatissimo compito di monitorare, giorno per giorno, l'efficienza delle prestazioni e della qualità del servizio reso dall'appaltatore.

Nel frattempo, la Società dovrà impegnarsi per l'effettiva adozione del sistema di telegestione nazionale (STN) che, attuando un accentramento automatizzato del monitoraggio dei vari siti, potrà consentire di ottimizzare le attività di manutenzione, liberando risorse per ulteriori investimenti finalizzati alla ridondanza del sistema. Si intende rafforzare in tal modo il livello preventivo di sicurezza dei servizi della navigazione aerea.

Inoltre, la competenza ed il *know how* in tal modo acquisiti dalle strutture aziendali agevoleranno, nella detta prospettiva l'internalizzazione, l'assunzione diretta delle delicate responsabilità di gestione. Quanto al processo d'internalizzazione delle attività, al potenziamento delle strutture tecniche aziendali e alla gara europea, tutto è proceduto secondo gli indirizzi parlamentari e governativi, come riconosciuto dalla stessa Commissione trasporti della Camera, nel corso di una recente audizione.

Recentemente, la Vitrociset SpA ha offerto la propria disponibilità a trattare il

trasferimento del proprio ramo aziendale d'interesse di ENAV. 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 attraverso la progressiva 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 realmente realizzarsi l'operazione di acquisizione del ramo d'impresa Vitrociset, ENAV accelererebbe il medesimo processo d'internalizzazione già programmato, consentendo di ritenere legittimamente superate le necessità aziendali che avevano determinato la società a bandire la gara europea.

Tale internalizzazione delle competenze e delle attività oggi assicurate da Vitrociset risulta, in particolare, coerente con le linee guida strategiche della società, rappresentando di fatto: una accelerazione della operazione di internalizzazione delle attività di conduzione e manutenzione di tutti gli aspetti rilevanti *hardware* e *software* rappresentando anche 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 ed i relativi costi.

Tale internalizzazione rappresenta, inoltre, una valorizzazione di ENAV in quanto: consente 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; fornisce i presupposti per una potenziale espansione dell'attività in settori adiacenti, sia in campo nazionale, sia in campo europeo, nell'ambito del generale processo di integrazione degli spazi aerei e di liberalizzazione dei relativi servizi; consente di realizzare significativi risparmi sui costi ope-

rativi a fronte della gestione di importanti leve operative; allinea ENAV all'assetto organizzativo e tecnico prevalente nelle realtà europee di dimensione comparabile all'Italia, riducendo il suo grado di esposizione nei confronti di potenziale espansione da parte di altri operatori concorrenti, nello scenario attuale di crescente competitività a livello continentale.

In ordine al profilo economico, con particolare riferimento al patrimonio societario, le immobilizzazioni materiali sono costituite da fabbricati, impianti, macchinari ed altri beni. I fabbricati includono i centri regionali per l'assistenza in rotta, le torri di controllo e gli uffici direzionali. Impianti ed apparati si riferiscono ad apparati *radar* di avvicinamento di rotta e di superficie, a diverse tipologie di radio assistenze, ai sistemi di guida all'atterraggio, ad audiovisivi e luminosi, al sistema di radiomisure, nonché alle comunicazioni fisse e mobili.

Il tasso di incremento medio annuale delle immobilizzazioni materiali per il periodo primo gennaio 2001-31 dicembre 2003 è stato pari a 7,53 per cento.

Quanto ai ricavi, rappresentati dalle tariffe di ENAV, essi sono costituiti prevalentemente dal valore dei servizi erogati alle compagnie aeree per l'assistenza al volo ad esse prestata sia durante il sorvolo (servizio di assistenza di rotta), sia in fase di decollo ed atterraggio presso gli aeroporti italiani (servizio di assistenza di terminale). Il servizio del traffico aereo costituisce la principale attività di ENAV SpA. Il servizio in rotta, la cui tariffazione è affidata, tramite convenzione internazionale, ad Eurocontrol, viene remunerato applicando il Coefficiente unitario di tariffazione (CUT) definito annualmente in base al meccanismo del *cost recovery*.

Secondo gli stessi criteri di ripianamento dei costi è strutturato il coefficiente di tariffazione di terminale, sottoposto annualmente alla preventiva approvazione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il ministro dell'economia sentito il ministro della difesa. L'ammontare dei ricavi indicati in bilancio viene determinato applicando i

predetti coefficienti ad una misura convenzionale, denominata unità di servizio, ottenuta dalla combinazione del coefficiente di distanza del volo e del coefficiente di peso dall'aeromobile.

In relazione alle enormi difficoltà che sta vivendo il trasporto aereo, tutti gli operatori del settore sono stati chiamati dal Governo a dare il proprio contributo. La stabilità delle tariffe è quanto è stato richiesto ad ENAV per cercare di venire incontro alle difficoltà delle compagnie aeree. In relazione a ciò, ENAV ha quindi deciso di mantenere stabili per il triennio 2004-2006 le proprie tariffe. Va detto, peraltro, che le tariffe di ENAV già si collocano nella fascia mediana tra quelle dei principali *providers* europei, come risulta anche dallo studio fatto per il Governo dall'*advisor* Roland Berger.

È però necessario nel contempo evidenziare che nel biennio 2004-2005 le tariffe europee presentano complessivamente un *trend* decrescente del 6,2 per cento rispetto alla nostra stabilità tariffaria. In particolare nel 2004 la nostra tariffa di rotta si è incrementata dello 0,45 per cento e nel 2005 si incrementerà dell'1,6 per cento, rimanendo invece inalterata per i servizi di terminale. L'1,6 per cento rappresenta il tasso di inflazione programmata. Va però precisato che tale risultato si è ottenuto attraverso il ricorso al « fondo di stabilizzazione tariffe » all'uopo costituito.

Risulta pertanto evidente come nel medio periodo, fermo restando l'obiettivo di stabilità tariffaria, detto fondo sia destinato in due anni ad esaurirsi. Sarà quindi necessario che ENAV ponga il massimo impegno per un contenimento strutturale dei propri costi, attrezzandosi sia sotto il profilo operativo sia sotto quello del controllo di gestione.

Il costo del personale per il 2004 è previsto in circa 300 milioni di euro con un incremento del circa il 4 per cento rispetto al 2003. L'incremento è conseguente al rinnovo del contratto di lavoro stipulato nell'aprile 2004 che tra l'altro ha consentito di sanare la « *vacatio contrattuale* » per il periodo 2000-2003.

Il piano degli investimenti triennale 2004-2006 approvato dal consiglio di amministrazione prevede un impegno di spesa complessivo di circa 850 milioni di euro, che si andranno ad aggiungere ai 150 milioni già spesi nel secondo semestre 2003, momento in cui è stato inserito il consiglio di amministrazione che io presiedo.

Come in tutti i settori ad alta complessità, alla competenza e all'esperienza degli uomini, si deve affiancare una costante innovazione tecnologica. Per questo ENAV continua ad investire in nuove tecnologie e formazione.

Signor presidente, è con me una ricca compagine di esperti della nostra società: oltre all'amministratore delegato, sono anche con noi il direttore generale, ingegner Rizzi, e gli esperti d'area. Siamo pronti a rispondere a qualsiasi domanda che i signori commissari intendano porci.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il presidente Nieddu per l'esauritiva relazione cedo la parola ai colleghi che intendano porre eventuali domande.

GIANCARLO PAGLIARINI. Nel corso del suo intervento, lei ha evidenziato che il costo per il personale previsto per il 2004 è di circa 300 milioni di euro. Poiché i dipendenti sono 3.300, la spesa annua per unità di personale dovrebbe ammontare a circa 91 mila euro, per un totale di 15 milioni delle vecchie lire mensili, somma che a me pare eccessiva.

Le rivolgo questa osservazione, presidente, per introdurre un'ulteriore e centrale considerazione; in realtà, voi avreste dovuto fornirci — mi auguro lo facciate in seguito — un prospetto comparativo, per stabilire un raffronto tra i vostri dati chiave (costi ricavi ed altro), e quelli delle analoghe società europee, ad esempio inglesi, o francesi. Ritengo sia necessario fare questa valutazione perché se è vero che, con il progetto « Cielo unico europeo », l'ENAV ha la possibilità di vincere una gara e gestire aeroporti francesi, è altrettanto probabile che sia una società straniera ad aggiudicarsi una gara in Ita-

lia, e che siano ad esempio gli inglesi a gestire attività attualmente svolte da ENAV, qualora si dimostrino più capaci.

Ci troviamo in una situazione di concorrenza, come lei ha sottolineato, pertanto è utile per noi esaminare i vostri dati confrontandoli con gli altri, fermo restando che faremo il tifo per voi.

Voi potete portare il vostro *Know* in Europa, però è possibile che anche l'Europa porti il proprio in Italia, se è dimostrato che voi non siete competitivi.

Lei ha poc'anzi affermato che in Inghilterra lo Stato possiede il 49 per cento delle azioni, quindi sarebbe interessante conoscere la composizione del restante 51 per cento.

ARNALDO MARIOTTI. Anch'io seguo il filone della competitività affrontato dal collega Pagliarini rispetto alla prospettiva del « Cielo unico europeo »; a tal proposito, quindi, vorrei sapere quale strategia adotterà l'ENAV, gruppo a totale capitale pubblico, nei confronti delle altre società concorrenti in Europa.

Nella sua esposizione ha accennato alla possibilità, anzi alla quasi certezza, che nel 2009 i controlli saranno fatti attraverso il satellite; a tal proposito, sappiamo che la Finmeccanica, un'altra società pubblica di proprietà del Ministero dell'economia e delle finanze, si sta specializzando proprio nel settore dei controlli e della gestione dei satelliti. Tra le due società pubbliche c'è una strategia comune rispetto a questo obiettivo di fondamentale importanza per chi dovrà gestire i servizi?

GIANFRANCO MORGANDO. Ringrazio il presidente dell'ENAV per l'ampia panoramica che ha esposto e nella quale ci ha dato anche informazioni che a volte, esulano dalle competenze della nostra Commissione, ma che, comunque, sono di particolare interesse generale.

La nostra è un'indagine conoscitiva sulle politiche di privatizzazione, quindi mi attengo agli argomenti che hanno già affrontato i colleghi Pagliarini e Mariotti.

In particolare gradirei che si facesse un raffronto tra l'assetto societario dell'ENAV

e quello delle analoghe società che svolgono le stesse funzioni negli altri paesi europei per capire, in che misura, la proprietà pubblica, a livelli più o meno significativi, rappresenta una componente importante per l'attività che una società svolge in un settore particolarmente delicato qual è il vostro. Strettamente legata a questa domanda è la richiesta di una vostra valutazione in ordine all'eventuale collocazione sul mercato di una parte, più o meno significativa, del capitale di ENAV e, quindi, quale rapporto c'è tra la natura particolare del servizio che l'ENAV svolge e l'assetto proprietario.

EUGENIO RICCIO. Ringrazio il presidente dell'ENAV per la completa esposizione, però desidererei che fosse maggiormente esplicitato il processo di ottimizzazione dei servizi dell'ENAV, anche in prospettiva del cosiddetto «Cielo unico europeo». Nella sua relazione si è parlato della gara europea che stata indetta, del processo di internalizzazione della manutenzione, di una probabile cessione di un ramo di azienda e, proprio su questi aspetti vorrei avere maggiori delucidazioni. Un'altra questione riguarda il rapporto tra l'ENAV e le società di gestione degli aeroporti rispetto ai servizi che debbono essere riservati alle società di gestione e ciò che, invece, rientra negli specifici obiettivi dell'ENAV.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere una puntualizzazione ed un approfondimento sul processo di internalizzazione del ramo di azienda di Vitrociset, cioè sulle procedure per la valutazione di questo ramo di azienda che costituirà ovviamente anche un onere per la società. Questa fase così delicata come è organizzata?

BRUNO NIEDDU, *Presidente di ENAV*. Rispetto alle domande che sono state fatte io darò una risposta di carattere generale, mentre, se il presidente consente, per le specifiche questioni chiederò che ad intervenire fossero i nostri esperti.

In primo luogo rispondo al quesito posto dall'onorevole Pagliarini riguardante

la composizione del 51 per cento del privato nell'omologa società inglese. Il NATS inglese è per il 49 per cento dello Stato, per il 45 per cento di proprietà di alcune compagnie aeree locali, mentre per il restante 5 per cento circa appartiene alle società di gestione aeroportuale o, addirittura, a singoli lavoratori; quindi, il tutto rientra praticamente in una competenza aeroportuale nella quale, come ad esempio per le società aeree, c'è un interesse che riguarda non soltanto il profitto, ma anche la sicurezza.

Per quanto concerne il costo del personale lascerei la parola al dottor Salvati.

CLAUDIO SALVATI, *Responsabile della programmazione e controllo di ENAV*. I circa 91 mila euro di cui lei parlava, rappresentano un dato reale; però, è necessario ricordare che quello è il costo aziendale nel quale sono compresi il 30 per cento dei contributi a carico dell'azienda che, se scorporati, determinano quella che è la reale retribuzione. Il costo del personale ENAV chiaramente risente anche del *mix* delle risorse presenti all'interno della stessa; infatti, il personale ENAV è composto da 1.600 controllori di volo che fanno i turni; quindi, nel *mix* del costo del personale bisognerebbe poi scomporre per figura professionale.

NADIO DI RIENZO, *Responsabile dell'area operativa di ENAV*. A proposito delle preoccupazioni in merito alla competizione, voglio sottolineare che quello che misura il tutto è la tariffa. Il nostro livello di tariffa che tiene conto dei costi è medio-basso, è inferiore a quello praticato dagli inglesi, dagli austriaci e dai tedeschi; quindi, da questo punto di vista, in termini di costi e di risorse siamo competitivi, ovviamente vanno controllate le tendenze evolutive per mantenerci a questi livelli.

Il presidente ha già accennato che, per il momento, abbiamo utilizzato un fondo di compensazione, però dobbiamo creare efficienza e produttività maggiori per mantenerci allineati a questi *standards* di competizione sui costi.

CLAUDIO SALVATI, *Responsabile della programmazione e controllo di ENAV*. Per integrare quello che diceva poc'anzi il collega, noi possiamo fornirvi alcune informazioni riguardo alle tariffe di rotta. La tariffa di rotta rappresenta i tre quarti del nostro fatturato, mentre il restante quarto è dato dal terminale. L'unità di servizio alla quale facevamo riferimento è in pratica l'unità di misura dei volumi che moltiplicati per la tariffa danno poi i ricavi di rotta. La nostra tariffa per il 2004 è prevista per 68,30 euro per unità di servizio, mentre quella della Germania è di 89 euro, il Belgio 90 euro e Inghilterra 83, 08 euro.

Se osserviamo il *trend* tariffario degli altri paesi notiamo un andamento decrescente mentre il nostro è stabile; si sta aprendo una forbice tra gli andamenti di medio e lungo termine. Possiamo ancora utilizzare per due anni il fondo di stabilizzazione ma dobbiamo porci anticipatamente la questione di come raggiungere un'efficienza interna attraverso la razionalizzazione dei processi e decisioni strategiche come l'*insourcing* della manutenzione.

GUIDO PUGLIESI, *Amministratore delegato di ENAV*. In merito a questo andamento diversificato delle tariffe, vorrei aggiungere che rispetto agli altri paesi possiamo segnalare un dato importante, che abbiamo cercato di riassumere nel costo del servizio erogato da noi, cioè il fatto che il mercato, la domanda di traffico aereo per l'Italia (non mi riferisco ai passeggeri ma al numero di aerei che sorvola il territorio nazionale) sta diminuendo in maniera significativa.

Riferendomi sempre alla rotta, che — come ha detto il dottor Salvati — costituisce il 75 per cento dei nostri ricavi, siamo il fanalino di coda con un incremento dell'1,6 per cento, mentre la media europea è 7,6. La Germania ha un incremento del 9 per cento circa, il Regno Unito del 6,3, l'Olanda dell'8,2, il Portogallo del 9,8 e paesi come Turchia e Bulgaria, che dopo

la guerra si stanno aprendo, hanno un incremento persino maggiore del 10 per cento.

SERGIO D'ANTONI. Questo cosa spiega?

GUIDO PUGLIESI, *Amministratore delegato di ENAV*. Cambiano le rotte. Il processo è cominciato dalla caduta del muro di Berlino per cui vi erano rotte che evitavano l'Italia, che anche geograficamente è più penalizzata rispetto a Francia e Germania. Esaminando anche il traffico degli aeroporti (si tratta di dati che vengono pubblicati sui giornali), gli incrementi maggiori avvengono a Parigi, Francoforte e Londra, e non a Malpensa. È un fatto strutturale; abbiamo dinanzi a noi un periodo di difficoltà.

BRUNO NIEDDU, *Presidente di ENAV*. Rispondendo alla domanda particolarmente interessante posta dall'onorevole Mariotti, posso dire che il satellitare è il futuro del traffico aereo. Il progetto connesso si chiama Galileo e prevede una costellazione di trenta satelliti che serviranno per la regolazione del traffico non solo aereo, per le telecomunicazioni e per svolgere funzioni di interesse militare. Il progetto Galileo rappresenta il metodo di risoluzione del problema del traffico aereo nei prossimi anni.

Oggi vi è una forte richiesta di incremento di traffico aereo, soprattutto in Italia. Gli spazi aerei utilizzati, diversamente da quanto si possa comunemente pensare, non sono infiniti e quindi bisogna avere strutture molto ampie, efficaci ed efficienti a terra e, soprattutto, ravvicinare gli aerei per aumentare il traffico. Oggi, un aereo non può trovarsi a meno di mille piedi (trecento metri) da un altro per quanto riguarda la quota ed a meno di cinque miglia in senso radiale, laterale, e sequenziale. Se si deve aumentare il numero di voli bisogna ridurre le distanze e per fare ciò il segnale di controllo del traffico aereo deve essere assolutamente preciso. Con il sistema satellitare Galileo l'errore nelle tre dimensioni sarà inferiore

al metro, mentre il GPS, attuale sistema di controllo del traffico (anche stradale), consente un errore fino a dieci metri, e forse anche qualcosa di più. In questo modo il traffico aereo potrà essere incrementato cospicuamente.

ENAV è particolarmente impegnata nel sistema satellitare e sta equipaggiando una parte di un satellite, chiamato Egnos 2, il primo satellite del sistema (anche se non sarà il primo ad essere lanciato), perché sta ottimizzando i dati di riduzione dell'errore del GPS e del Glonass (l'equivalente russo del GPS). L'impegno è sia tecnologico sia tecnico. Nel tempo ENAV sarà sicuramente una delle strutture che usufruirà di tale possibilità, come tutti i *provider* europei del controllo del traffico aereo. ENAV, con Egnos 2, si sta dimostrando un polo tecnologico molto avanzato e non si tratta dell'unico progetto importante del controllo del traffico aereo di cui la società si sta interessando. Ve ne sono altri concernenti il tracciamento delle rotte e la liberalizzazione del traffico aereo negli spazi meno controllati, cioè i mari, progetto chiamato *Mediterranean free flight*. Il polo tecnologico di ENAV è sicuramente uno dei più avanzati in Italia.

Sempre in risposta all'onorevole Mariotti, aggiungo che la strategia comune riguarda la parte di affidamento ad un consorzio della gestione del sistema satellitare, quando sarà efficiente, più che la parte tecnologica. Non abbiamo una partecipazione diretta trattandosi di una situazione finanziaria che ENAV non può permettersi a fronte di colossi immensi come Finmeccanica, Alcatel, strutture britanniche e spagnole, che si stanno consorziando per creare alternative all'offerta del controllo del traffico. Questa strategia non ci vede separati da Finmeccanica ma neanche lavorare insieme. Ciò non per mancanza di volontà ma perché vi sono strategie ed interessi diversi.

LORIS PADELLA, *Responsabile dell'area tecnica di ENAV*. A questo proposito, la società sta collaborando con Finmeccanica definendo l'architettura del sistema di controllo a terra che utilizzerà i dati di

Egnos. Abbiamo già portato avanti questo discorso con il programma precedente svolto insieme a Telespazio. In Italia vi sono stazioni già installate a Ciampino, nel Fucino, a Catania.

Per il progetto Galileo abbiamo già attivato con Finmeccanica uno studio architeturale, per come recepire i dati satellitari ed impiegarli nel controllo del traffico aereo, perché non è sufficiente avere il satellite, ma occorre utilizzare al meglio i dati a nostra disposizione per rendere più efficace il servizio.

BRUNO NIEDDU, *Presidente di ENAV*. Per rispondere alla domanda dell'onorevole Morgando, che voleva conoscere l'assetto delle altre società europee nel campo del controllo del traffico aereo, ho qui un elenco in cui sono riportati alcuni paesi. Spagna, Svezia, Bulgaria, Belgio, Olanda, Repubblica slovacca, Portogallo, Danimarca e Romania hanno società di controllo del traffico aereo che sono di proprietà statale. Altre nazioni, come Austria, Norvegia, Italia, Irlanda, Lettonia, Albania, Gran Bretagna e Svizzera prevedono delle società a maggioranza di partecipazione statale.

Siccome la domanda merita un approfondimento maggiore, farò avere alla Commissione l'elenco dettagliato e completo dell'organizzazione societaria di strutture analoghe ad ENAV nel resto d'Europa.

GIANFRANCO MORGANDO. In realtà, la mia domanda tendeva ad affrontare il problema del rapporto tra la natura del servizio fornito da ENAV e il suo assetto societario. Siccome parliamo di privatizzazioni, ha senso un processo di privatizzazione della società?

BRUNO NIEDDU, *Presidente di ENAV*. Dobbiamo sottolineare la natura del servizio che ENAV offre. Ciò impone un livello di produzione di sicurezza quale nessun'altra struttura è tenuta a produrre. Si pensi che degli 850 milioni di euro che abbiamo stimato di impegnare come investimenti per il periodo dal 2004 al 2007, il 78,8 per cento è destinato a problemi di

sicurezza. Partendo da questo presupposto, occorre chiedersi cosa significherebbe l'entrata del settore privato, che in questo settore tende a ricercare il profitto. Credo che dando la risposta in questo modo ciascuno di noi può fare le sue considerazioni.

SERGIO D'ANTONI. Non si deve privatizzare.

GUIDO PUGLIESI, *Amministratore delegato di ENAV*. Al di là della decisione di natura politica, l'azienda si sta attrezzando per essere competitiva a livello europeo e per avere un maggior recupero di efficienza e produttività.

Attraverso il contratto di programma l'ENAV ha preso l'impegno con il Governo per realizzare una forma di « *cost cup* », ossia un contenimento dei costi fissi, che prevede un recupero di produttività del 2 per cento l'anno. Stiamo quindi recuperando in fretta l'efficienza e l'operazione di cui si è parlato prima, relativa alla Vitrociset, oltre ad essere strategica per l'ENAV, comporterà un grosso risparmio. Ci stiamo impegnando per portare l'azienda ad un livello di massima efficienza.

NADIO DI RIENZO, *Responsabile dell'area operativa di ENAV*. Per rispondere all'onorevole Riccio, il ciclo del trasporto aereo è un ciclo unico e l'ENAV è una parte di questo ciclo. Il lavoro integrato di ciascuno di noi deve portare ad una certa qualità e sicurezza. Il rapporto con le società di gestione è di forte integrazione. Il presidente Nieddu ha accennato alla strategia europea del « *gate to gate* »: della società di gestione si va al cancello dell'ENAV e poi di nuovo al cancello della società di gestione. Ciò comporta un'integrazione totale e completa di tutti processi, non soltanto dal punto di vista informatico, ma anche dal punto di vista gestionale. La legge di riforma prima citata ci obbliga a seguire questa strada: abbiamo già una forte integrazione con la società degli aeroporti di Roma e con la SEA, perché la dimensione del traffico ci

ha imposto prima di ottimizzare le condizioni di lavoro. Stiamo estendendo questa tecnica anche agli altri aeroporti nazionali, partendo ovviamente dai più importanti.

Dovremo giungere ad un unico sistema informatico a livello generale, per aumentare i margini di sicurezza e di regolarità del traffico aereo.

BRUNO NIEDDU, *Presidente di ENAV*. Per rispondere ad un'altra domanda dell'onorevole Riccio, relativa alla internalizzazione dei servizi di conduzione e manutenzione degli impianti, devo dire che tra i compiti che sono indicati nello statuto della società, c'è l'obbligo di curare la conduzione tecnica e la manutenzione degli impianti, cosa che oggi avviene indirettamente, attraverso alcuni tecnici, che si inseriscono nel controllo dell'attività manutentiva effettuata dalla società Vitrociset. La manutenzione degli impianti e la relativa conduzione affidata ad un privato è in Europa una anomalia — siamo gli unici ad affidare ai privati questa funzione.

Per questo, abbiamo effettuato una gara europea, e sono stati qualificati alcuni dei soggetti interessati all'iniziativa. In quella occasione ci è pervenuta la proposta della società Vitrociset di una cessione del ramo d'azienda. In questi giorni è in corso di discussione e approfondimento, soprattutto presso Vitrociset, la possibilità di questa operazione.

Riponiamo molta fiducia in tale progetto, perché il buon esito dell'iniziativa rappresenterebbe il completamento e lo sviluppo della nostra attività, almeno in una prospettiva futura. Abbiamo bisogno di concludere un'operazione che ci possa rendere assolutamente paritetici e competitivi con i *providers* europei. Anche nel controllo del traffico aereo — che può apparire un semplice fatto monopolistico, ad opera di un'entità statale o privatizzata — in realtà vi è competitività, necessità di offrire tariffe basse e concorrere.

Per effettuare l'operazione di internalizzazione, cioè l'acquisizione del ramo d'azienda Vitrociset, sono stati mossi i

passi necessari; disponiamo, inoltre, di una struttura con un *advisor* per seguire il progetto. Altrettanto fa Vitrociset. Vi sarà un confronto, ovviamente, tra le nostre e le loro posizioni rispetto all'obiettivo finale; in ogni caso, ha ragione di ritenere che si possa arrivare all'acquisizione completa del ramo d'azienda con soddisfazione per entrambi.

Se il presidente lo ritiene opportuno, mi adopererò per trasmettere ai vostri uffici la mia relazione, corredata da opportune integrazioni, a seguito delle domande che mi sono state rivolte oggi. Sarà mia cura farlo in tempo utile allo svolgimento dei lavori della Commissione.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Nieddu, l'amministratore delegato Pugliesi

e tutti i loro collaboratori intervenuti per il contributo recato e manifesto fin d'ora il nostro apprezzamento per l'eventuale materiale integrativo che vorranno fornirci per la nostra indagine, che proseguirà con l'audizione dell'amministratore delegato delle ferrovie, dottor Catania, nelle prossime settimane.

La seduta termina alle 10,15.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 10 marzo 2005.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

