internalizzare le attività di manutenzione, logistica e conduzione tecnica, attualmente appaltati in parte alla Vitrociset S.p.A..

Il Sistema di Telegestione Nazionale (STN) è il progetto Enav che consentirà il monitoraggio remoto degli impianti e degli apparati di assistenza al volo. Grazie ad un'apposita rete telematica sarà possibile in sostanza identificare immediatamente, ed in modo centralizzato, gli eventuali malfunzionamenti dei sistemi periferici; il tutto attraverso monitor ubicati presso le sedi e gli impinati principali della Società.

Il 28 dicembre 2001 è stato formalmente affidato al RTI (costituito da Alenia Marconi System S.p.A. Thales S.p.A. e Tecnosistemi) l'incarico della realizzazione del sistema STN suddiviso in vari lotti, ma al momento non risultano approntabili al collaudo 6 dei 31 siti in carico al RTI. Poiché i 13 siti direttamente in carico ad Enav non sono stati ancora completati, il sistema di teleserveglianza ha subito forti rallentamenti che incideranno sui tempi di internalizzazione parziale dell'attività di manutenzione, logistica e conduzione tecnica degli impianti e sulla prospettiva di riduzione, in tempi brevi, dei costi ad essa collegati.

L'attuale contratto di manutenzione con Vitrociset, la cui durata va dal 1°.1.2002 al 30.6.2004, prevede, a fronte delle prestazioni di Vitrociset (pressoché identiche a quelle del contratto precedente) un corrispettivo annuo di circa 155 mld/lire, divisi in parti uguali per l'attività svolta nell'ambito dei sedimi aeroportuali e fuori (la distinzione rileva ai fini dell'applicazione dell'IVA, esclusa per le prestazioni effettuate entro il sedime aeroportuale). L'art. 4.3 del contratto prevedeva originariamente – come già accennato - una riduzione del corrispettivo annuo (a partire dal 1°.1.2003 e fino alla sua conclusione del 30.6.2004) di circa 16 mld/lire subordinato all'impiego "multifunzionale" del personale Vitrociset e, soprattutto, alla realizzazione da parte di Enav (entro il 1°.5.2003) "di almeno l'80% del Sistema di Telesorveglianza degli impianti descritto nell'allegato 2". L'inadempimento di tale condizione avrebbe riportato il corrispettivo ai valori integrali pattuiti. A distanza di una settimana dalla

sottoscrizione del nuovo contratto, Enav e Vitrociset hanno apportato una variazione contrattuale (parzialmente peggiorativa per Enav) secondo la quale la clausola di favore alla riduzione del corrispettivo annuo non è più condizionata alla "realizzazione", entro il 1°.5.2003, dell'80% del Sistema di Telesorveglianza ma alla sua "completa disponibilità operativa", ancorché limitata a 44 siti, cioè a meno della metà di quelli esistenti (93). Enav non è stata in grado di rendere operativi i siti entro la data pattuita e dovrà conseguentemente sopportare il maggior onere finanziario contrattuale.

L'importanza del contratto Vitrociset, per le ripercussioni che esso ha sulla garanzia dell'operatività degli impianti Enav e sui costi di esercizio, impone al management di dare un più concreto impulso attuativo al programma di internalizzazione le cui linee guida sono state sopradescritte.

2.6 - Il credito IVA

La ricerca di un accordo transattivo con l'Amministrazione finanziaria ha riguardato la gestione di un elevato credito IVA, maturato fino al periodo d'imposta 2000.

L'ammontare complessivo del credito è riprodotto nello specifico prospetto analitico (Fig.6) nel quale viene evidenziato, con riferimento ad ogni anno di imposta, l'importo richiesto, la condizione giuridica della procedura di rimborso, l'Ufficio fiscale competente, nonché la situazione giuridica ai fini della rettifica.

In proposito si deve sottolineare che le posizioni relative ai vari periodi d'imposta interessati – tutti comunque precedenti la trasformazione in società per azioni di ENAV – sono eterogenee e riconducibili a tre distinte tipologie:

- i crediti dal 1988 sono stati definiti da provvedimenti passati in giudicato;

- per i crediti dal 1993 al 1995 l'Amministrazione finanziaria – ricorrendone i presupposti – avrebbe potuto esercitare il diniego;
- per i crediti dal 1997 al 2000, l'Amministrazione finanziaria poteva procedere all'accertamento.

Secondo la dirigenza ENAV, la convenienza per la Società a definire in via transattiva l'annosa controversia con l'Amministrazione finanziaria si basa soprattutto sulla controvertibilità interpretativa delle norme regolanti la posizione di ENAV nei confronti dell'intero meccanismo applicativo dell'IVA.

In merito è opportuno osservare che il credito IVA in parola nasce sostanzialmente dalla circostanza che ENAV – corrispondendo l'IVA all'atto di effettuazione degli acquisti e non applicandola all'atto delle prestazioni attive – acquisisce un cospicuo ammontare di imposta c.d. "a credito" che non viene compensato dalla maturazione di una corrispondente quota di imposta "a debito".

Sempre secondo ENAV, particolare attenzione meritano due aspetti: la "commercialità" dell'attività svolta dalla Società e l'imponibilità delle prestazioni attive di assistenza al volo.

Le problematiche giuridiche connesse alla gestione del credito IVA della Società hanno riguardato soprattutto la ricorrenza del requisito della commercialità dell'attività svolta. Requisito non più discutibile dopo la trasformazione in Società per azioni.

L'Amministrazione finanziaria, infatti, si è sempre opposta alla liquidazione del credito IVA, sostenendo che l'intera attività posta in essere prima dall'Azienda autonoma e poi dall'Ente pubblico economico non rientrasse nel campo di applicazione dell'imposta. Di conseguenza è stata affermata la indetraibilità dell'IVA assolta sugli acquisti.

Tale assunto non appariva condivisibile ed è stato comunque contraddetto dalle decisioni delle Commissioni tributarie a suo tempo adite, che hanno riconosciuto – sulla scorta della lettura dell'articolo 4 del DPR 663/1972 – la commercialità dell'attività svolta dall'allora Ente e la conseguente riconduzione al meccanismo applicativo dell'IVA.

Si tratta di somme rilevanti ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, per via della intrinseca commercialità della prestazione in parola. Infatti, come si deduce dall'art. 4.5 del DPR 633/72, l'attività avente per oggetto i servizi aeroportuali viene considerata in ogni caso commerciale, ancorché esercitata da enti pubblici (cfr. Ris. Min. n. 425282 del 19.5.1984 e R.M. 7-36 del 26.5.1994).

In data 27 dicembre 2002 ENAV ha definito con l'Agenzia delle Entrate la propria posizione creditoria relativa agli anni 1988-2000 (pari a £. 417.332.030.000) accettando un rimborso complessivo di 179,1 mld/ lire (92.500.000 €) e ottenendo una "promessa" di rapida evasione del credito IVA 2001, pari a circa 75 mld/lire.

Se si considera il raggiungimento della conclusione del pluriennale contenzioso fiscale in oggetto e la posizione interpretativa comune assunta per le operazioni future assoggettabili ad IVA, non c'è dubbio che l'atto di definizione pattizia siglato con l'Agenzia delle Entrate è da valutare positivamente. L'incertezza giuridica del credito di ENAV e i lunghi tempi di un eventuale risultato processuale favorevole e della successiva erogazione del rimborso, sono, infatti, aspetti non trascurabili nella definizione di un contenzioso, tanto più di natura fiscale.

Rimangono, peraltro, notevoli perplessità sul quantum pattuito, perché se è vero che ad ENAV sarà rimborsato circa il 38% del credito IVA vantato (179,1 mld/lire) è anche vero che, di detta somma, £ 135 mld erano già stati riconosciuti con decisioni delle Commissioni Tributarie passate in giudicato e che il "timore" per l'accertamento di un maggior debito fiscale da parte dell'Agenzia delle Entrate – che ha certamente influito nella parziale (ma rilevante) rinuncia al credito d'imposta originario nella definizione transattiva – avrebbe potuto essere attenuato con il ricorso al condono fiscale di cui alla l. 27 dicembre 2002 n.289 (legge finanziaria 2003).

Fig.6

PROSPETTO ANALITICO DEI RIMBORSI RICHIESTI E DEL CONTENZIOSO (in lire)

Anno	Rimborsi richiesti	Situazione rimborso	Competenza	Rettifica	Situazione rettifica
1988	37.000.000.000	Sospeso per carichi pendent	Uff. Roma 4	831720/93	Dec. Comm. Trib. Reg. passata in giudicato
1989	24.000.000.000	"	"	831721/95	" "
1990	18.000.000.000	"	"	831721/95	" "
1991	20.000.000.000	"	"	831752/96	" "
1992	36.000.000.000	"	"	622324/97	" "
Totale	135.000.000.000				
1993	33.000.000.000	"	"		Termini scaduti per accertamento
1994	32.000.000.000	"	"		"
1995	26.000.000.000	"	"		"
Totale	91.000.000.000				
1997	54.880.434.000	"	Uff. Roma 3		Term. non ancora scaduti per accertamento
1998	26.829.032.000	"	"		"
Totale	81.709.466.000				
1999	48.096.694.000	Riportato a nuovo	"		"
2000	61.525.870.000	"	"		"
Totale	109.622.564.000				
2001	75.306.931.000	Sospeso per istruttoria	"		"
Totale	75.306.931.000				

Totale generale 492.638.961.000

Tali crediti, ancorché evidenziati nelle relazioni di accompagnamento, non risultavano iscritti nell'attivo dei rendiconti degli anni precedenti al bilancio 2001 in quanto incerti nella sussistenza e quindi carenti dei requisiti necessari per l'appostamento del credito. Con il passaggio alla contabilità civilistica detti crediti sono stati evidenziati nei conti d'ordine del bilancio al 31 dicembre 2001, in attesa dell'adozione di una appropriata soluzione che tenesse conto delle particolarità della formazione dei crediti stessi.

Nel bilancio 2002 l'importo del credito transatto è stato correttamente appostato nell'attivo patrimoniale alla voce 5) "Crediti verso altri" utilizzando quale contropartita una riserva di patrimonio netto.

2.7 – Le partecipazione in Sicta e Italflight System

Nella precedente Relazione la Corte aveva espresso forti dubbi sull'opportunità della partecipazione di Enav al Consorzio Sicta in considerazione delle perdite di gestione subite fino all'esercizio 1999.

Il Consorzio SICTA (consorzio con attività esterna) nasce nell'ambito dei contratti di ricerca in sostegno dell'occupazione nel Mezzogiorno (sede a Giugliano, Napoli) per iniziativa di Enav e di AMS-Alenia Marconi System S.p.A. con l'obiettivo di "svolgere attività di ricerca e sviluppo nell'ambito di sistemi per la gestione del traffico aereo e dei fenomeni connessi".

L'Enav deteneva al 31 dicembre 2001 una partecipazione del 20% al fondo consortile di SICTA; la restante quota dell'80% era detenuta da Alenia Marconi System. Il 30 gennaio 2002 le consorziate hanno stabilito un aumento del fondo pari a 601.608,42 €, interamente sottoscritto da Enav, che ha determinato, dopo l'acquisto del 20% della partecipazione di Alenia, una nuova ripartizione delle quote: ad Enav il 60%, ad Alenia Marconi System S.p.A. il rimanente 40%. Il maggior impegno finanziario di Enav è giustificato dal management con i risultati positivi degli ultimi esercizi e con le prospettive di utilizzazione del know-how derivante dall'attività del Consorzio.

Sottolinea, quindi, la Corte l'esigenza di una rigorosa verifica dei presupposti per la prosecuzione della partecipazione al Consorzio, da effettuare sulla base della situazione attuale e delle concrete prospettive di sviluppo, anche in vista della imminente scadenza dei contributi comunitari che negli ultimi esercizi finanziari sono stati il principale sostegno dell'equilibrio dei bilanci. La società dovrà comunque dare documentata dimostrazione dei risultati ottenuti dal Consorzio in termini di sviluppo dei sistemi di settore del traffico aereo ed in particolare di quello proprio di Enav.

ENAV S.p.A. e Tecnosistemi S.p.A. hanno stipulato un patto parasociale avente ad oggetto l'impegno reciproco di costruire entro il 3 ottobre 2001 una società per la gestione dell'attività di radiomisure.

In data 3 ottobre 2001 è stata costituita la società Italflight System S.p.A., con partecipazione del 50 % di ENAV e del 50 % della Tecnosistemi.

Successivamente, il 24 gennaio 2002, è stato stipulato tra ENAV e Italflight un contratto di fornitura dei servizi di radiomisure, con cui ENAV si impegna a pagare a Italflight 4.855,00 € per ogni ora di volo di controllo di radio/radarassistenze e 3.155,00 € per ogni ora di volo di trasferimento, oltre a distaccare presso la nuova società proprio personale.

In pari data è stato siglato tra ENAV e Italflight un contratto di noleggio di aeromobili di proprietà ENAV, con cui Italflight si impegna a pagare ad ENAV, per il noleggio di tali aeromobili, € 2.840,00, oltre IVA, per ogni ora di volo.

In seguito alla nomina del nuovo Amministratore Unico di ENAV, anche in considerazione delle forti critiche espresse in sede di Commissione Parlamentare Trasporti della Camera dei Deputati, è stato esercitato il diritto di recesso, formalizzando alla Tecnosistemi la risoluzione del patto parasociale, con lettera riservata prot. A.U./Ris/137 del 14 maggio 2002.

Il 17 maggio 2002 ENAV ha notificato a Tecnosistemi un atto di citazione per accertamento e dichiarazione giudiziale di nullità e inefficacia del citato patto parasociale o, in subordine, l'accertamento della validità dell'esercizio del diritto di recesso e della conseguente intervenuta risoluzione dello stesso patto parasociale.

Il 18 giugno 2002 tutte le parti in causa (ENAV, Tecnosistemi, Italflight e SAI, succeduta a Tecnosistemi) hanno perfezionato un atto di transazione per dirimere definitivamente le questioni pendenti, con conseguente condivisa cessazione dell'efficacia, a far data 31 maggio 2002, sia del contratto di fornitura dei servizi di radiomisure sia del

contratto di noleggio, stipulati entrambi in data 24 gennaio 2002 tra ENAV e Italflight.

In tale accordo sono, altresì, definiti gli obblighi reciproci derivanti dalla vigenza dei contratti citati e si dà atto all'avvenuto richiamo in servizio dei propri dipendenti distaccati presso Italflight, con conseguente riequilibrio delle relazioni industriali all'interno di ENAV.

3 – Gli esercizi finanziari 2001 e 2002

3.1 – I rapporti finanziari fra Stato ed Enav

Prima di procedere all'analisi dei dati economico-finanziari risultanti dai documenti di bilancio relativi agli esercizi 2001 e 2002, sembra opportuno affrontare alcuni aspetti - che, coinvolgendo i rapporti finanziari Stato-Enav, si possono definire "istituzionali"- direttamente incidenti sulla gestione della Società e come tali meritevoli di una attenta valutazione.

Nella relazione sulla gestione che accompagna il documento di bilancio 2001, l'Amministratore Unico[5] traccia alcune linee programmatiche alle quali dovrebbe tendere la gestione aziendale negli esercizi finanziari futuri. Esse sono:

- "riuscire a corrispondere allo Stato un canone di concessione per l'utilizzo dello spazio aereo nazionale, da considerare costo non computabile nella determinazione delle tariffe per il tramite di proventi di natura straordinaria a carattere ripetitivo e di ricavi per servizi resi al mercato;"
- "ridurre, gradualmente, il contributo a fondo perduto dello Stato per gli investimenti che verrebbero, invece, effettuati con mezzi propri e con finanziamenti reperiti sul mercato".[6]

I contenuti di tali linee programmatiche coincidono con quelli che dovrebbero costituire gli aspetti gestionali di una sana politica aziendale. Il recupero e/o l'incremento di efficienza e produttività, arricchite dalla economicità delle scelte operative in una Società che ha sofferto dei continui mutamenti dei vertici manageriali, sono obiettivi di corretta

[5] Occorre ricordare che l'Amministratore Unico era stato nominato il 9 marzo 2002 e che, pur avendo proceduto all'approvazione del bilancio 2001, non ha partecipato alle vicende gestionali di tale esercizio finanziario.

[6] Mentre il primo intento non è stato seguito da alcuna concreta iniziativa, il secondo ha portato all'esclusione di contributi statali in conto capitale per il 2001 e 2002 e alla proposta dell'Amministratore Unico di riduzione di capitale "per esuberanza" ex art.2445 cod.civ.. Detta proposta, peraltro, non è stata finora formalmente posta all'ordine del giorno di un'Assemblea Straordinaria.

gestione che ogni scrupoloso amministratore vorrebbe raggiungere e come tali da condividere.

La scelta di un target così ambizioso, il raggiungimento del quale porterebbe ad una completa autonomia finanziaria e ad un non trascurabile risparmio per le casse dell'Erario, è un progetto rivelatore di una volontà manageriale, che, seppure ottimistica, è da apprezzare, ma che, forse, confida troppo sulla "forza" delle "entrate proprie", il cui livello, pur connesso ad un traffico aereo in continuo sviluppo, ma sempre soggetto all'aleatorietà di vicende internazionali a volte imprevedibili, è sempre legato alla misura delle tariffe riscosse per il servizio di assistenza agli aeromobili che, presumibilmente, non potrà essere incrementata in tempi brevi, onde evitare aumenti di oneri finanziari a carico di compagnie aeree il cui equilibrio di bilancio risulta il più delle volte di difficile realizzazione.

All'aspetto di dinamica economico-aziendale che sembrerebbe non autorizzare ottimistiche previsioni sulla possibilità di rinunciare all'apporto finanziario statale, se ne aggiunge uno di ordine giuridico.

La presenza di normativa primaria[7] che ha eletto Enav destinatario di sovvenzioni statali (contributi erogati a totale copertura del costo del servizio non coperto dalle tariffe), non modificata all'atto della sua trasformazione in S.p.A., prevede una valutazione del legislatore sui bisogni di ENAV e sulla necessità di garantire il raggiungimento delle sue finalità.

Ne deriva che la lodevole prospettiva del management di fare progressivamente a meno delle risorse finanziarie statali – tantopiù in presenza di una elevata liquidità patrimoniale inutilizzata - è una soluzione gestionale perseguibile e concordabile con l'Esecutivo (limitatamente allo stanziamento di fondi in conto capitale) in una visione prospettica quale è quella contenuta nel contratto di programma sottoposto al parere obbligatorio del Parlamento (art.9,l.n.665/96), ma

[7] Si tratta della l. 11 luglio 1977 n.411, del D.P.R. 24 marzo 1981 n.145, della l.15 febbraio n.25, della l. 5 maggio 1989 n.160, della l.15 dicembre 1990 n.385 e della l.20 dicembre 1995 n.575.

mai può dar luogo ad una rinuncia al credito nei confronti dello Stato dei c.d. oneri sociali di servizio (in conto esercizio), cioè dei contributi il cui versamento va a compensazione dei costi sostenuti da Enav per i voli non coperti dal pagamento della tariffa dei quali la Società rimane creditrice[8]; dall'altro lato, il Governo – e per esso il Ministero dell'Economia e delle Finanze – in assenza di una norma che modifichi il regime finanziario attualmente in vigore, può solo limitarsi a disciplinarne la misura e le modalità della loro erogazione secondo le disponibilità di cassa.

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha adottato un orientamento secondo il quale sarebbe rimessa alla sua discrezionalità (esercitata in coerenza con l'annuale manovra di bilancio) l'erogazione dei contributi obbligatori (cioè quelli di parte corrente che dovrebbero coprire i servizi resi da Enav in condizione di non completa remunerazione dei costi, che incidono sul bilancio di esercizio) con l'inserimento o meno nella TAB C della legge finanziaria. Poiché per gli anni 2001 e 2002 non vi è stata alcuna previsione di spesa nella legge finanziaria, Enav non può vantare alcun credito nei confronti dello Stato.

La tesi del Ministero, che vorrebbe rinvenire nella legge finanziaria la legittimazione della sua pretesa discrezionalità nell'erogazione dei predetti contributi obbligatori, appare infondata, atteso che tale spesa afferente al bilancio dello Stato non rientra tra quelle pluriennali né tra quelle a carattere permanente la cui quantificazione è demandata, appunto, alla legge finanziaria (l.n.468/78,art.11.3,lett.c) e d)).

Ma c'è di più. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottolineato il fatto che l'unico strumento di regolazione dei rapporti finanziari fra Stato ed Enav sarebbe il contratto di programma e di servizio.

Tale orientamento – adottato nel nuovo contratto di servizio 2001-2003 siglato il 20 marzo 2003 - non è condivisibile, perché attraverso uno

[8] Per un più approfondito esame del sistema di copertura delle spese del servizio erogato da Enav v.Appendice,par.1.10.

strumento negoziale (sia pure ad oggetto pubblico) si arriverebbe di fatto a derogare a specifiche norme di diritto positivo.

C'è un altro aspetto dei rapporti finanziari fra Stato ed Enav che necessita di un definitivo chiarimento: quello della corretta applicazione alla Società dei principi derivanti dalla ."tesoreria unica" (l.n.-720/84) ripresi in parte dall'art.2,comma 136 della legge finanziaria 1997 (l.n.663/96).

Infatti, ai sensi dell'art.1 della legge sulla tesoreria unica (l.n.720/84 e successive modificazioni e integrazioni) Enav, quale ente pubblico, e anteriormente alla sua trasformazione in S.p.A., era tenuto (anche in virtù del richiamo contenuto nell'art.7.2 della "legge fondamentale" n.665/96 più volte citata) a far affluire in contabilità speciale infruttifera tutte quelle entrate che non sono proprie, comprese quelle provenienti da mututi, e tutte quelle provenienti dallo Stato. Le operazioni di pagamento, poi, dovevano essere addebitate, invece, al conto fruttifero (che Enav ha attualmente aperto presso un istituto di credito) fino ad esaurimento dei fondi.

Dall'applicazione di tale disposizione è derivato (e deriva) che il *cash flow* è di per sé sufficiente a coprire i pagamenti della gestione operativa ma Enav non può ricavare alcun vantaggio finanziario dalla presenza di un'elevata liquidità (al 31.12.2002 era di 511.542 mgl €) che, a seguito dell'obbligo del preventivo esaurimento dei "fondi fruttiferi" (fino all'applicazione della legge sulla tesoreria unica) e del cumulo dei versamenti nel conto fruttifero di tutti i contributi provenienti dallo Stato, indipendentemente dalla loro finalità (previsto dall'art.1 della l.n.720/84, successivamente confermato anche per le società per azioni il cui capitale sia di totale proprietà dello Stato dalla richiamata legge finanziaria 1997), è attualmente, per più dei 2/3, formata, appunto, dall'accumulo di pregresse erogazioni di finanziamenti in conto capitale e, perlopiù, dai contributi che lo Stato è tenuto a versare ad Enav per la copertura dei voli esentati da tariffa.

Ora, è sulla natura di tali contributi che si dovrebbe, a parere della Corte, raggiungere un chiarimento fra Enav e Ministero dell'Econoomia e delle Finanze tale da salvaguardare, da un lato, le finalità di controllo dell'utilizzo di pubblico denaro cui la legge sulla tesoreria unica, prima, e la

legge finanziaria 1997, poi, si sono ispirate, e, dall'altro, la possibilità di margine di manovra finanziaria di una società per azioni su un *asset* contabilizzato nell'attivo patrimoniale circolante, ma di fatto immobilizzato in una posizione antieconomica.

Poiché i contributi che lo Stato versa ad Enav per la copertura dei voli per i quali, a fronte del servizio di assistenza alla navigazione aerea, la Società non introita la relativa tariffa, vanno a compensare un mancato ricavo, ad essi andrebbe attribuita natura equipollente a quella di entrata propria, come tale non rientrante fra quelle soggette al versamento in contabilità speciale infruttifera.

3.2 - I risultati degli esercizi finanziari 2001 – 2002

La trasformazione di ENAV da ente pubblico economico in società per azioni, che, ai sensi dell'art. 1, c. 2, della legge 21 dicembre 1996 n. 665, sarebbe dovuta avvenire entro il 20 giugno 1999, è stata prorogata dall'art. 35 della l. 17 maggio 1999 n. 144 al 31 dicembre 2000. Pertanto, dall'1 gennaio 2001 per gli amministratori della Società - succeduta nei diritti, nelle attribuzioni e nelle situazioni giuridiche e patrimoniali dell'Ente pubblico - è scattato l'obbligo di redigere il bilancio di esercizio in accordo ai principi di cui agli artt. 2423 e seguenti del codice civile, così come modificati dal d.lgs. 9 aprile 1991, n.127, che ha dato attuazione alle direttive n. 78/660/CEE e n. 83/349/CEE.

Il bilancio del 2001 è stato approvato dall'Assemblea degli azionisti il 28 giugno 2002 (inviato alla Corte dei conti il 30 luglio 2002), quindi entro il termine di sei mesi dalla chiusura dell'esercizio, secondo il disposto dell'art. 2364 c.c., che prevede uno slittamento di due mesi quando particolari esigenze lo richiedano. Il bilancio del 2002 è stato approvato in seconda convocazione il 9 maggio 2003.

Nella precedente Relazione della Corte dei conti (Det. n.73/2001 per gli esercizi finanziari dal 1998 al 2000) è stata fatta una trattazione separata del bilancio 2000, in quanto esercizio preparatorio per il passaggio dalla contabilità pubblica, di carattere prevalentemente finanziario, ad una contabilità tenuta secondo criteri economico-patrimoniali. ENAV, però, già nella seconda metà dell'esercizio 2000, aveva intrapreso le prime azioni volte alla conversione dei risultati contabili propri di un bilancio finanziario a quelli tipici di un bilancio civilistico, per cui il Consiglio di Amministrazione, dopo l'approvazione, nell'adunanza del 15 maggio 2001, del conto consuntivo 2000, redatto sulla base del principio di competenza finanziaria, ha proceduto all'approvazione, nell'adunanza del 15 giugno 2001, di un bilancio civilistico. Essendo, però, tale bilancio la riclassificazione di rilevazioni contabili proprie della contabilità pubblica, non è pienamente comparabile con gli esercizi

successivi. Nonostante ciò, dovendosi in tale sede procedere all'analisi dei bilanci per gli esercizi 2001 e 2002, ed essendo opportuno un confronto con l'anno precedente, sono riportati anche i dati del bilancio dell'esercizio 2000 riclassificato.

LO STATO PATRIMONIALE

Tab 1 (mgl €)

		2000	2001	2002
ATTIVO				
Immobilizzazioni				
Immobilizzazioni:	Immateriali	6.948	6.948	---
	Materiali	788.347	706.584	803.360
	Finanziarie	104	372	723
	Totale Immobilizzazioni	**795.399**	**713.904**	**804.083**
Attivo Circolante				
Rimanenze		14.953	17.476	37.540
Crediti (esigibili entro l'es.succ.):	verso clienti	110.101	129.683	183.048
" "	verso imprese contr.	---	---	216
" "	verso altri	147.992	86.039	156.182
Crediti (esigibili oltre l'es. succ.):	verso altri	---	---	69.375
" "	per Balance Eurocontrol	---	---	18.692
	Totale crediti	258.093	215.722	427.513
Disponibilità liquide		639.240	613.622	511.542
	Totale Attivo Circolante	**912.286**	**846.820**	**976.595**
Ratei e Risconti		**285**	**642**	**357**
TOTALE ATTIVO		**1.707.970**	**1.561.366**	**1.781.035**
PASSIVO				
Patrimonio netto:				
Capitale		1.033.209	1.121.744	1.121.744
Riserva straordinaria		---	226	226
Riserva ex lege 292/93		---	36.613	36.613
Riserva contributi in c/capitale		265.796	81.679	51.816
Riserva da definizione crediti tributari regolarizzati		---	---	82.697
Utili o perdite (-) portati a nuovo		- 100.172	- 45.413	- 39.795
Utile o perdita (-) dell'esercizio		- 45.413	5.618	12.371
	Totale Patrimonio netto	**1.153.420**	**1.200.467**	**1.265.672**
Fondi per rischi e oneri		**200.724**	**83.795**	**77.451**
T.F.R.		**5.005**	**33.300**	**36.388**
Debiti (esigibili entro l'es. successivo)		348.821	243.804	372.987
" (esigibili oltre l'es. successivo)		---	---	12.970
	Totale debiti	**348.821**	**243.804**	**385.957**
Ratei e Risconti		**---**	**---**	**15.567**
TOTALE PASSIVO		**1.707.970**	**1.561.366**	**1.781.035**
Conti d'ordine				
Credito IVA		---	219.835	---
Impegni assunti		94.965	213.805	324.202
Valore Magazzino Vitrociset		---	---	38.979
Fidejussioni		---	---	70.092

I valori contabili del bilancio 2000, redatto da ENAV in lire italiane, sono stati trasformati in euro per facilitarne il confronto.