ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO (ENAV S.p.A.)

ESERCIZIO 2001

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELL'AMMINISTRATORE UNICO

PAGINA BIANCA



ENAV S.p.A.

1.Premessa: trasformazione societaria ed eventi straordinari

L'ENAV ha modificato, con effetto 1 gennaio 2001, la propria forma giuridica da ente pubblico economico in società per azioni, interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, in ottemperanza a quanto stabilito dalla legge 665/96 e successive modificazioni.

Il capitale sociale è pari a Lire 2.172.000 milioni (corrispondente ad Euro 1.121.744.385) ed il valore nominale di ciascuna azione è pari a Euro 1.

Nel contesto di tale trasformazione è stato ritenuto prioritario definire e puntualizzare gli obiettivi della Società, proprio in considerazione del contesto nel quale si trova ad operare l'ENAV: in particolare, l'individuazione e la definizione dei fattori fondamentali ai fini della sicurezza, che rappresenta il vero valore aggiunto dell'impresa.

Per ENAV la sicurezza è da considerare come prerequisito essenziale di funzionamento ed il suo mantenimento al massimo livello si ottiene solo attraverso la costante introduzione di tecnologie avanzate. È, pertanto, fondamentale perseguire tale obiettivo attraverso una mirata politica degli investimenti, che interessa non solo gli aspetti tecnologici, ma anche quelli riguardanti la formazione e l'addestramento del personale operativo.

La trasformazione dell' ENAV in società per azioni ha, inoltre, comportato uno sforzo particolare per la progettazione e l'avvio di una struttura contabile amministrativa e finanziaria basata sul principio di competenza economica (compatibile con una gestione imprenditoriale) rispetto alla contabilità pubblica regolata dai principi della contabilità finanziaria.

Il 2001 rappresenta il primo esercizio in tale veste giuridica e, pertanto, il relativo bilancio costituisce il primo documento della specie a struttura economico patrimoniale.

Non si può non sottolineare in premessa che nel decorso esercizio si sono verificati gravi avvenimenti, quali l'attentato dell'11 settembre negli Stati Uniti e l'incidente dell'8 ottobre a Milano Linate.

L'evento terroristico che ha colpito gli USA ha avuto, come diretta conseguenza, una significativa flessione dei livelli di traffico aereo a livello mondiale, i cui effetti negativi, pur influenzando solo gli ultimi mesi della gestione economica della Società, si sono riflessi sulle scelte operativo-gestionali di tutti gli operatori del trasporto aereo e non consentono, ancora ad oggi, di effettuare puntuali analisi previsionali sulle possibili evoluzioni dello scenario di riferimento.

A seguito dell'incidente di Linate il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha istituito una Commissione ad hoc per proporre un programma di riassetto dell'intero settore dell'aviazione civile, segnalando, nel contempo, la necessità di individuare esattamente – anche separandoli - i compiti e le responsabilità facenti capo al soggetto regolatore (ENAC) ed a quello fornitore dei servizi (ENAV).

Su tale impostazione ENAV ha sostenuto la necessità di mantenere il proprio ruolo di fornitore globale dei servizi ATM/ATS allo scopo di garantire un servizio continuativo in una logica "Gate to Gate".

Sempre a seguito dell'incidente di Linate, la situazione societaria è venuta sempre più a deteriorarsi con continue – anche pubbliche – prese di posizioni contrapposte dei massimi vertici societari, con negativa influenza sull'effettiva capacità di governo dell'Azienda.

Agli inizi di febbraio 2002, i Ministri competenti invitavano i componenti del Consiglio di Amministrazione a rassegnare le dimissioni, arrivando poi alla revoca, in sede assembleare, di quelli non resisi dimissionari al 9 marzo 2002.

In tale data veniva, quindi, nominato – previe le necessarie modifiche statutarie – l'attuale Amministratore Unico, con mandato fino all'approvazione del bilancio 2002.

2. Quadro di riferimento congiunturale

CONTESTO EUROPEO

I tragici eventi dell'11 settembre hanno interrotto il trend di crescita del traffico aereo registratosi sull'intero continente europeo nel biennio precedente, determinando un'inversione che si è compiutamente manifestata nei primi mesi del 2002. Infatti, nel 2001 circa n. 8.390.000 voli sono stati gestiti nell'area ECAC (38 Stati) contro n. 8.440.000 voli registrati nell'anno precedente, con una riduzione dello 0,6% del traffico rispetto a una crescita media annua del 4% registrata negli anni precedenti.

In ambito europeo, nel corso del 2001 il miglioramento tecnico-operativo si è concentrato sui progetti per aumentare la capacità di servizio (es. RVSM – Reduced Vertical Separation Minima, attivato nel 2002, gestione dello spettro delle frequenze, miglioramento dell'ATFM-Air Traffic Flow Management), con la definizione di target espliciti di capacità e di riduzione del ritardo medio dei voli, l'identificazione di specifici requisiti di medio periodo per i fornitori del servizio ANS (Air Navigation Services) e l'identificazione e la rimozione dei "colli di bottiglia" presenti e prevedibili.

CONTESTO ITALIANO

Premesso che i dati nazionali danno, comunque, evidenza di una situazione migliore di quanto mediamente registrato in Europa in termini di traffico gestito, l'evoluzione del traffico assistito in Italia nel 2001 deve essere letta tenendo in considerazione di alcuni eventi che ne hanno influenzato l'andamento negli ultimi anni. Il triennio 1999-2001 è stato caratterizzato da fenomeni peculiari (la crisi nell'area dei Balcani del 1999 ed il Giubileo del 2000) che hanno favorito un significativo incremento del traffico assistito sino al tragico evento dell'11 settembre 2001 (pari a circa il 25% nel periodo), data che ha segnato una inversione di tendenza i cui effetti si sono protratti anche nella prima parte del corrente esercizio.

In particolare, i dati di traffico relativi al 2001 evidenziano:

- per quanto concerne i servizi in rotta, un sostanziale mantenimento dei volumi rispetto all'anno precedente (**1.516.207** voli pari a -0,01% rispetto al 2000), nonostante la decisa diminuzione registrata negli ultimi mesi dell'anno;

- per quelli in terminale, una diminuzione del 2,24% rispetto al 2000 (da **1.490.688** a **1.457.354** voli del 2001).

A livello delle unità di servizio (u.d.s.) che determinano il fatturato, si registra, invece, una diminuzione sia delle u.d.s. di rotta (-2,1%, da 7.046.547 del 2000 a 6.898.479 del 2001) che di quelle di terminale (-2,58%, da 30.998.745 del 2000 a 3.200.521 del 2001), riduzione ascrivibile, prevalentemente, al maggior utilizzo di aeromobili a piccola-media capacità (ovvero minore peso massimo al decollo) più che da grandi velivoli.

3. Investimenti e sviluppo delle attività

3.1 Servizi di terminale ed aeroportuali

Nel corso del 2001 sono iniziate una serie di attività volte al perseguimento del programma di ammodernamento e standardizzazione degli aeroporti; gli interventi posti in essere sono stati finalizzati all'ammodernamento dei sistemi operativi ed infrastrutturali ed hanno consentito un sensibile incremento del livello qualitativo dei servizi erogati, mantenendo un allineamento agli standard richiesti da EUROCONTROL.

In particolare, l'attività svolta nel corso del 2001 può essere ricondotta nelle aree di seguito indicate:

Interventi Infrastrutturali:

- Roma Fiumicino: continuazione del programma "Giubileo 2000";
- Firenze Peretola: nuova torre di controllo, ARO (Aerodrome Reporting Office) /MET ed uffici;
- Bologna: Realizzazione di un manufatto radar ed allestimento tecnologico, di opere infrastrutturali per ricovero del radar di terra SMR, di un fabbricato logistico; di una nuova centrale tecnologica;
- Napoli Capodichino: realizzazione di tutti gli impianti e manufatti necessari al rinnovo tecnologico del centro aeroportuale.

Ammodernamento sistemi operativi:

- allestimento della nuova torre di controllo e del blocco tecnico dell'aeroporto di Ancona, riguardante tutti i tipi di apparecchiature ed impianti (comunicazioni, meteo, radioassistenze, raccordi, piazzale);
- importanti interventi di implementazione e manutenzione del sistema AVL dell'aeroporto di Bologna;

- ammodernamento del sistema d'antenna LLS/ILS in pista 02 e delimitazione aree critiche ILS (Instrument Landing System) dell'aeroporto di Palermo;
- proseguimento del programma di automazione Operativa (fase 3), che permetterà a 9 aeroporti (Bergamo, Malpensa, Torino, Genova, Napoli, Urbe, Pantelleria, Perugia, Palermo) di disporre delle seguenti funzioni:

  - coordinamenti automatici con gli ACC di giurisdizione;

  - flusso continuo di informazioni tra ACC ed aeroporto (concetto gate to gate).

Implementazione dei servizi

Nel 2001 è stato attivato il servizio di radar di aerodromo sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate che ha consentito di migliorare gli standard di qualità del servizio in termini di capacità e di regolarità, permettendo la gestione di un maggior numero di aeromobili.

Nei sopracitati aeroporti sono stati, inoltre, attivati dei radar di superficie che consentono, a parità degli standard di sicurezza delle operazioni di terminale, di precostituire le condizioni atte a garantire la continuità del servizio di assistenza, anche in condizioni di bassa visibilità.

3.2 Servizi in rotta

I principali interventi ed azioni adottate nel corso del 2001 sono di seguito riportati:

Interventi infrastrutturali

- ristrutturazione del vecchio ACC di Roma Ciampino;
- ACC di Milano Linate: opere civili ed impiantistiche per la nuova sala operativa ed aggiornamento dei sistemi radio TBT della vecchia sala in conseguenza della riorganizzazione degli spazi aerei;

Ammodernamento sistemi operativi

- È stato realizzato il progetto "interventi urgenti per gli ACC di Milano, Padova e Brindisi" che ha permesso:
  - di mettere a punto le modifiche in tempo utile per l'introduzione della RVSM (Reduced Vertical Separation Minima);
  - di implementare un nuovo settore presso l'ACC di Padova e il nuovo sistema FDP (Flight Data Processing) con tecnologia "OPEN";
  - di introdurre lo STCA (Short Term Conflict Alert) già utilizzato a Roma, presso gli ACC di Padova e Brindisi.

Implementazione dei servizi

E' stata decisa, in coordinamento con la CFMU (Central Flow Management Unit) di EUROCONTROL, l'eliminazione dei vincoli e delle limitazioni in termini di direttrici di traffico a cui le compagnie aeree dovevano attenersi nella programmazione dei piani di volo per il sorvolo dello spazio aereo in Italia.

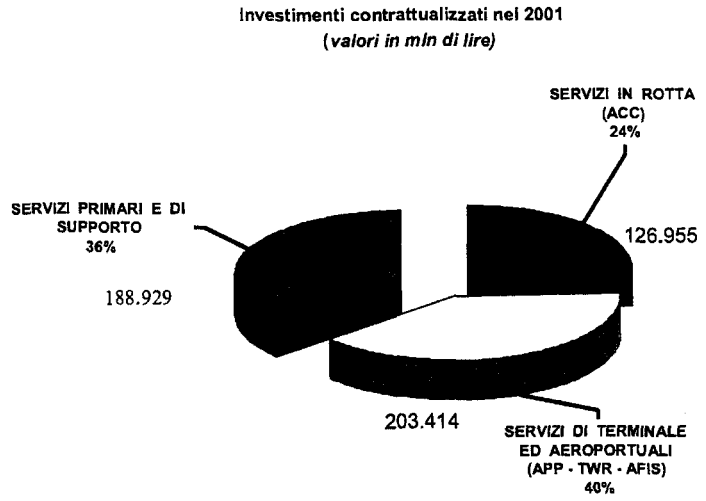
Il beneficio principale di tale scelta strategica è quello di consentire all'ENAV di acquisire una più ampia domanda di traffico derivante dalla maggiore elasticità di utilizzo dello spazio aereo italiano da parte dei vettori. Questi ultimi, infatti, potranno, a seguito di tale intervento, pianificare con maggiore discrezionalità la propria attività, compatibilmente alle esigenze operative.

La scelta operata è stata possibile in conseguenza del livello tecnologico raggiunto dagli ACC italiani e della nuova organizzazione dello spazio aereo da questi gestito.

L'effetto combinato dell'eliminazione dei vincoli nella pianificazione delle rotte di volo e dell'innovazione tecnologica dei sistemi di controllo degli ACC, oltre ad un utilizzo più razionale dello spazio aereo, ha permesso di soddisfare la domanda traffico e di abbattere i ritardi degli aeromobili.

3.3 Situazione generale degli investimenti 2001

Nel 2001 sono stati contrattualizzati investimenti per un valore complessivo pari a 519.298 milioni che, risultano così suddivisi.



3.4. Altre Attività

3.4.1. Formazione del personale

Il 2001 è stato caratterizzato da un forte impulso nell'attività formativa di base sia per il profilo dei Controllori di Volo (CTA) che per quello degli Esperti di Assistenza al Volo (EAV), al fine di soddisfare la richiesta rappresentata dalle esigenze della linea operativa. Per la prima volta è stato adottato un programma per la formazione di Controllori del Traffico Aereo che prevede, nell'ambito del medesimo corso di studi, più moduli didattici, allo scopo di consentire una formazione completa e continua del personale CTA fino ai più alti livelli professionali. Tali corsi sono intervallati da periodi di "tirocinio" durante i quali gli allievi vengono inviati presso le sedi operative dell'ENAV (Torri di Controllo e ACC).

Nel corso del 2001 sono stati effettuati corsi per un totale di oltre n. 350.000 giornate totali di formazione.

3.4.2. Qualità e sicurezza

Le attività svolte nel 2001 possono essere distinte in due linee di intervento, una di carattere **strategico/normativo** e l'altra di tipo **tecnico/operativo**.

Interventi Strategico/normativi

ENAV, unitamente ad altri service providers europei, ha avviato, a decorrere dal mese di febbraio 2001, la sperimentazione di una nuova metodologia di classificazione del rischio per gli airproxes.

Interventi Tecnico/operativi

Sono stati attivati numerosi contatti con l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV), al fine di ottimizzare le procedure di invio dati verso l'Agenzia stessa. In particolare, è stato siglato un disciplinare con l'ANSV che prevede la collaborazione dell'ENAV anche per servizi aggiuntivi necessari all'Agenzia per l'espletamento delle proprie attività istituzionali.

Certificazione e formazione

Nel secondo semestre 2001 si è proceduto ad effettuare uno stretto monitoraggio e coordinamento sulla certificazione ISO 9001 mirata alle procedure dell'ACC di Roma. Successivamente tale attività verrà estesa anche agli altri ACC.

3.4.3. Manutenzione e Logistica

L'attività manutentiva svolta nel 2001 ha riguardato:

- gestione tecnica, mirata al mantenimento degli impianti nelle condizioni di massima operatività e configurazione;

- attività logistiche, consistenti principalmente nella gestione e movimentazione delle parti di ricambio, anche attraverso l'adozione di nuove metodologie di raccolta informatizzata delle esigenze logistiche.

A dicembre 2001 è stato stipulato il contratto con la Soc. Vitrociset per la manutenzione e gestione tecnica degli impianti di assistenza al volo, con il quale è stata attribuita a tale Società la responsabilità di organizzare e dimensionare le risorse necessarie per garantire la disponibilità funzionale dei sistemi.

3.4.4 Sistemi informativi

Nel 2001 l'ENAV ha avviato, ed in parte concluso, una serie di progetti destinati a supportare informaticamente la gestione aziendale.

Progetto Diogene

Il progetto ha l'obiettivo di realizzare il censimento completo del patrimonio aziendale e consentire l'attivazione degli strumenti e delle procedure per la gestione degli inventari e del magazzino.

FIRST – Nuovo Sistema Informativo Integrato

Il progetto FIRST, avviato nel giugno 2000, ha portato all'implementazione di una prima configurazione delle Oracle Applications basata sui moduli di Contabilità Generale, Sezionale Fornitori, Sezionale Clienti.

3.4.5. Controllo di gestione

In tale ambito è stata avviata l'implementazione di un Sistema di Programmazione e Controllo di Gestione tale da fornire all'ENAV gli strumenti per il raggiungimento dei propri obiettivi.

In tale contesto sono state avviate, nell'anno appena trascorso, specifiche azioni finalizzate alla realizzazione ed attivazione di tale Sistema.

Sono state predisposte le procedure per la manutenzione del modello di controllo, per l'elaborazione del budget e la gestione dello stesso in corso d'anno (utilizzo del budget, sforamento ed extrabudget).

3.4.6. Ambiente di lavoro: prevenzione e protezione

Nel 2001 sono stati adottati, sulla base di un piano generale di azione, una serie di interventi per adeguare gli impianti e le strutture di pertinenza ENAV alla normativa vigente in tema di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro (D.Lgs. 626/94). Sono state inoltre definite le linee di intervento programmatico concernenti la legge sulla privacy (L.675/96).

3.4.7. Radiomisure

Nell'arco del 2001 l'attività di volo complessiva è stata di 1916 ore. Il volato è stato distribuito in:

- attività istituzionale per ENAV: 1398 ore volo;
- attività svolta per conto AMI: 455 ore volo;
- attività svolta per altri committenti: 63 ore volo.

Avionica di bordo

I tre velivoli adibiti all'attività di radiomisure sono stati dotati di tecnologie di ultima generazione (VHF, BRNAV GPWS).

Il principale vantaggio che si potrà ottenere è quello di effettuare procedure di avvicinamento strumentale non rettilinee, che evitino, dunque, quanto più possibile il sorvolo diretto dei centri abitati.

4. Ricerca e Sviluppo

Nel corso dell'anno 2001 sono state svolte le attività di seguito elencate.

Programma GALILEO

Programma sviluppato nell'ambito del GNSS di seconda generazione e promosso dalla Comunità Europea e dal Parlamento Europeo. Al riguardo si rileva l'approvazione, in data 16 gennaio 2001, di una Legge del Parlamento Italiano che prevede specifici finanziamenti per la partecipazione dell'ASI e dell'ENAV al programma europeo Galileo.

Mediterranean Free Flight (MFF)

ENAV S.p.A. è leader europeo del programma "Mediterranean Free Flight" che si prefigge lo scopo principale di determinare il concetto operativo, i requisiti e le relative procedure per il volo nella modalità 'free routing' e 'free flight', attraverso la loro sperimentazione in ambiente CNS/ATM, sia per il segmento dei servizi di terra che per la corrispondente avionica installata a bordo.

Il programma, avviato nel 2000 e della durata di circa 5 anni, prevede un primo periodo durante il quale saranno definiti concetti, requisiti e procedure, ed un secondo periodo durante il quale questi saranno testati e validati attraverso simulazioni fast e real time, ed attraverso prove in volo utilizzando velivoli equipaggiati con avionica adeguata al free flight.

Al Programma partecipano, oltre ad EUROCONTROL, i seguenti Service Providers: AENA (Spagna), DNA (Francia), HCAA (Grecia), NATS (UK), LFV (Svezia), LVNL (Olanda) e MIA (Malta).

Sperimentazione del sistema ground based augmentation system (GBAS) per avvicinamenti in Cat.1

Il programma, avviato nel 2001, consentirà di sviluppare procedure di avvicinamento strumentale sugli aeroporti che evitino, per quanto possibile, il sorvolo dei centri abitati.

5. Conto economico

Il risultato dell'esercizio risulta pari a Lire 10.878 milioni, al netto di imposte per lire 5.856 milioni.

Il definanziamento attuato con la Legge finanziaria 2001 relativamente alle compensazioni a carico dello Stato per oneri di servizio pubblico, ha determinato la perdita di trasferimenti per Lire 136.500 milioni. Tale minor ricavo ha potuto essere riassorbito solo per la concomitante presenza di proventi a carattere straordinario, rappresentati dallo smobilizzo dei fondi rischi tassati costituiti negli anni precedenti, rivelatisi eccedenti grazie alla conclusione transattiva di un contenzioso di rilevante importo.

In assenza dei citati proventi straordinari, sarebbe stato alterato il fisiologico equilibrio reddituale della Società che, nel particolare regime di cost-recovery caratteristico delle attività di assistenza al volo, è presente in misura predeterminabile e direttamente correlata alla quantità del capitale immobilizzato, per il meccanismo dei costi figurativi computati nelle tariffe.

Risulta, pertanto, necessario che venga perfezionato, al più presto, il previsto "Contratto di Programma e di Servizio" tra l'ENAV S.p.A. ed i Ministeri dell'Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze che, per i motivi meglio illustrati nella nota integrativa, rappresenta l'unico strumento suscettibile di risolvere tale problematica, atteso che l'alternativa rappresentata da una variazione della normativa tariffaria di terminale appare di difficile proponibilità per il pesante impatto sui livelli tariffari che verrebbero quasi a raddoppiarsi.

6. Imprese controllate e collegate

Italflight System S.p.A.

Nel corso dell'esercizio 2001 (con atto notarile del 3 ottobre 2001) è stata costituita la società per azioni denominata "Italflight System S.p.A.", costituita tra ENAV S.p.A. e "Tecnosistemi S.p.A. TLC Engineering & Services" (che successivamente ha trasferito il proprio pacchetto azionario alla controllata S.A.I. S.p.A.), con un capitale sociale pari a 500.000 euro, ripartito pariteticamente tra le due società. La partecipata è divenuta operativa dal 5 marzo 2002 per il tramite di un accordo per la fornitura di servizi e di un contratto di noleggio aeromobili stipulati con l'ENAV.

I rapporti tra i soci, concernenti la governance societaria, erano regolati da appositi accordi parasociali.

Successivamente alla costituzione della Italflight ed ai relativi accordi commerciali stipulati dall'ENAV con la citata Società, in sede parlamentare e governativa erano stati sollevati dubbi in merito alla convenienza per ENAV di tale joint venture (numerose interrogazioni parlamentari ed un atto di indirizzo al Governo da parte della Camera dei Deputati).

I competenti Ministeri, a maggio del 2002, invitavano pertanto la Società a valutare le modalità e le procedure per attuare, nelle forme di legge, le indicazioni dei citati atti parlamentari.

ENAV, in base a proprie valutazioni di opportunità economica ed in linea con tali indicazioni, provvedeva, pertanto, a comunicare formale recesso dai patti parasociali e dagli accordi di fornitura di servizi, rispettivamente alla SAI ed alla Italflight, il tutto con decorrenza 31.5.2002, data sotto la quale l'attività di radiomisure – coerentemente con le indicazioni legislative e gli accordi del 20.12.2000 sottoscritti da Governo, ENAV e Sindacati – ricomincia ad essere effettuata solo all'interno della Società.