Contatti sono comunque in corso con la controparte per cercare di addivenire ad una soluzione transattiva del contenzioso, anche giudiziario, che inevitabilmente verrebbe a determinarsi per la pur legittima posizione assunta dalla Società.

Consorzio SICTA (Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo)

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".

In particolare il SICTA ha svolto, mediante la partecipazione a progetti finanziati dalla Comunità Europea e utilizzando fondi di ricerca italiani, molteplici attività nel campo della ricerca e sperimentazione in ambito ATM (Air Traffic Management) e CNS (Comunication and Navigation System) collaborando con i principali Enti di ricerca europei ed acquisendo uno specifico e riconosciuto know – how nel settore di riferimento.

L'ENAV detiene al 31 dicembre 2001 una partecipazione del 20% al fondo consortile di S.I.C.T.A.; la restante quota dell'80 % è detenuta da Alenia Marconi System S.p.A. (AMS).

A fronte di una soddisfacente dimensione critica del volume di attività gestita (portafoglio ordini complessivo per 10.000 milioni di lire), il 2001 si preannuncia come il primo anno di gestione chiuso con un risultato positivo. Le perdite di gestione relative all'anno 2000 sono state coperte dai Consorziati secondo le proprie quote di partecipazione.

Il 30 gennaio 2002 le consorziate hanno stabilito un aumento del fondo pari a 601.608,42 € interamente sottoscritto da ENAV. Tale aumento ha determinato una nuova ripartizione delle quote: ENAV 60%, Alenia Marconi System per il rimanente 40%.

7. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

- 24 Gennaio 2002: inizio operatività della procedura RVSM (riduzione della separazione verticale tra aeromobili) per 41 Paesi, Europei e Nord Africani, con la conseguente disponibilità di sei livelli aggiuntivi nello spazio aereo superiore, nell'ottica dell'incremento di capacità;

- 6 marzo 2002: emanazione del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 19T con il quale è stato revocato il precedente del 21 settembre 1993 n.209-T (secretazione atti negoziali relativi a lavori, forniture e servizi attinenti allo svolgimento dell'attività di assistenza al volo);

- maggio 2002: acquisita la parziale disponibilità delle risorse finanziarie (a fine maggio il saldo del conto fruttifero aperto presso la Tesoreria è stato trasferito sul c/c bancario ordinario, mentre permane aperto il conto infruttifero destinatario dei trasferimenti statali in conto capitale) con il superamento del precedente regime della cosiddetta "Tesoreria Unica" ex lege 720/84 e successive modificazioni. Tale acquisita autonomia permetterà una più efficiente gestione delle risorse ed una migliore programmazione gestionale e degli investimenti

8. Evoluzione prevedibile della gestione

L'approccio "Gate to Gate" ed il contesto "One sky" impongono un completo ripensamento della struttura dei servizi della navigazione aerea, secondo un approccio "service oriented", teso al raggiungimento di più elevati livelli di servizio.

È per questo che la gestione 2002 sarà finalizzata a favorire un processo di sviluppo incentrato su una serie di obiettivi che potranno essere realizzati attraverso interventi sinergici che coinvolgeranno le aree di seguito indicate.

Mantenimento dei massimi standard di sicurezza

Il tragico evento di Linate ha spinto a predisporre ulteriori misure per supportare la sicurezza delle operazioni a terra. Al riguardo, la gestione dei movimenti al suolo sarà ottimizzata attraverso l'adozione di sistemi automatizzati anti-intrusione in pista che verranno installati nel 2002 sugli aeroporti di Lametia Terme, Reggio Calabria, Catania, Firenze, Genova.

Nel corso del 2002 sarà avviato uno specifico Benchmarking con la DFS tedesca, mirato alla ottimizzazione delle attività di quality e safety.

Proseguimento degli investimenti nel settore degli impianti e dei sistemi per il controllo della navigazione aerea

I principali interventi che si prevede di proseguire o avviare nel 2002 sono:

- il rifacimento completo di 7 impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi della pista e delle vie di rullaggio) sugli aeroporti di Bari, Foggia, Palermo, Catania, Lampedusa, Crotone, Grottaglie;
- il rinnovo dei sistemi TLC sull'aeroporto di Linate e negli ACC di Roma e Brindisi;
- l'ammodernamento degli aeroporti di Venezia Tessera, Venezia Lido, oltre al completamento dell'ammodernamento dell'aeroporto di Roma Fiumicino;

- il completamento della rete operativa MFC (Multi Frequency Code) che consentirà di allineare i sistemi di comunicazione in fonia degli enti operativi ENAV (ACC ed aeroporti) agli analoghi sistemi già realizzati, in accordo agli obiettivi di Eurocontrol, dai paesi confinanti.

Ampliamento della gamma di servizi offerti nella logica del gate to gate

In tale ottica sarà attivato l'Apron Management Service sugli aeroporti di Venezia, Bologna, Torino Caselle e Napoli mentre verrà consolidato lo sviluppo dell'Apron Movement System sugli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa.

L'Apron Management Service (AMS) consentirà una migliore gestione dei movimenti al suolo integrando i dati sui voli dell'ENAV con quelli in possesso delle società di gestione aeroportuali e rappresenterà il servizio attraverso il quale ottimizzare la sequenza di arrivo/partenza degli aerei e l'assegnazione dei parcheggi (progetto puntualità).

Formazione delle Risorse Umane

Per il 2002 si prevede che la domanda di formazione per i controllori di volo (CTA) superi i livelli del 2001, dovendosi completare il programma di potenziamento attraverso le nuove assunzioni, al punto da ipotizzare di dover fare ricorso all'acquisto di corsi presso qualificati istituti esteri.

Per fare fronte alle esigenze rappresentate si renderà necessaria nel 2002 l'acquisizione sia di un nuovo apparato radar di simulazione che di un simulatore tridimensionale per il Controllo di Torre.

Perseguimento della massima efficienza dei costi del servizio

Riduzione dei costi operativi sia, mediante una nuova organizzazione del lavoro mirata al raggiungimento di una maggiore produttività sia, attraverso la riorganizzazione del processo di approvvigionamento.

Tale riorganizzazione permetterà di migliorare la struttura di costo industriale della Società, anche attraverso specifiche azioni finalizzate al miglioramento economico gestionale degli

approvvigionamenti, riferibili allo sviluppo delle politiche di acquisto ed alla definizione di forme contrattuali evolute (accordi quadro global service).

Controllo di gestione

Per il 2002 ENAV ha intenzione di predisporre una "prima" strumentazione di controllo di base che fornisca informazioni sull'andamento della Gestione al fine di permettere il monitoraggio di alcune variabili chiave e l'individuazione di eventuali aree su cui intervenire con azioni correttive.

Sistema contabile

Prosegue l'implementazione del progetto FIRST, la cui conclusione è prevista nel 2003, mediante la implementazione di altri moduli delle Oracle Applications quali: Acquisti, Cespiti, Magazzino e Contabilità analitica.

Rafforzamento della governance

Sono in corso modifiche alla struttura di management ed alla corporate governance volte a garantire adeguato focus manageriale, chiara responsabilizzazione sui risultati e, quindi, maggiore efficacia gestionale.

Altre informazioni

È in corso di definizione il contenzioso con l'Erario in materia di IVA, derivante da complesse problematiche interpretative riguardanti la soggettività passiva di ENAV circa l'Imposta sul Valore Aggiunto.

La revoca del già citato Decreto 209T (segretazione) comporterà, in fase iniziale, un rallentamento della capacità di spesa della Società che verrà affrontato mediante uno snellimento delle procedure amministrative ed un rafforzamento delle strutture tecniche.

Da marzo 2002 si è definitivamente chiarito che l'ENAV, ricorrendone i presupposti di legge, deve applicare la normativa comunitaria in tema di appalti.

Linee guida

Oltre agli aspetti più immediati e tecnici sopra evidenziati, si intendono perseguire gli obiettivi strategici nei quali vanno inseriti azioni e progetti in corso di imminente avvio. Più specificatamente, si tratta di:

- incrementare il livello di sicurezza dei voli attraverso la stabilizzazione (o diminuzione) degli incidenti (o del rischio di incidenti) indotti dal controllo del traffico aereo;

- razionalizzare la gestione attraverso una più efficiente organizzazione del lavoro ed una ottimizzazione del ciclo degli acquisti, con l'obiettivo di ridurre le tariffe e per questa via agevolare una riduzione del costo dei biglietti aerei;

- 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.

9. Proposta di destinazione dell'utile

Propongo di destinare l'utile conseguito nell'esercizio pari lire 10.878 milioni a parziale copertura delle perdite portate a nuovo.

L'Amministratore Unico
M. Varazzani

Glossario

ACC	Area Control Center
AIRPROX	Aircraft Proximity
AMI	Aeronautica Militare Italiana
ANSA	Air Navigation Service
ANSV	Agenzia Nazionale Sicurezza al Volo
ARO	Aerodrome Reporting Office
ASI	Agenzia Spaziale Italiana
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air traffic Services
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
CFMU	Central Flow Management Unit
CNS	Comunication Navigation Surveillance
CTA	Controllore del Traffico Aereo
EAV	Esperto di Assistenza al Volo
ECAC	European Civil Aviation Conference
FDP	Flight Data Processing
GNSS	Global Navigation Satellite System
ILS	Instrument Landing System

MFC	Multi Frequency Code
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima
SMR	Surface Movement Radar
STCA	Short Term Conflict Alert
STENAV	Satellite TEst bed for NAVigation and communication services

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

Relazione del Collegio sindacale al bilancio chiuso al 31 dicembre 2001

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2001, che viene sottoposto all'assemblea degli azionisti, è il primo dopo la trasformazione del disciolto Ente pubblico economico ENAV in Società per azioni, trasformazione avvenuta a partire dal 1/1/2001.

Per tale motivo il confronto con le risultanze al 31 dicembre 2000 risulta non omogeneo, anche facendo riferimento al relativo bilancio riclassificato ai fini civilistici in luogo del Conto Consuntivo 2000.

E', infatti, opportuno ricordare che il bilancio riclassificato al 31 dicembre 2000 è stato predisposto partendo dal Rendiconto Finanziario, derivato dalle rilevazioni contabili sistematiche proprie della contabilità pubblica che si basa sul criterio della competenza finanziaria. Tale Rendiconto è stato, in primo luogo, trasposto negli schemi di classificazione dei conti secondo l'impostazione civilistica e successivamente integrato al fine di ricondurlo, in linea di massima, alla forma propria di un bilancio d'esercizio redatto secondo i criteri economico-patrimoniali. Per queste ragioni tale elaborato non è comparabile con i prospetti di stato patrimoniale e conto economico al 31 dicembre 2001: la Società ha quindi ritenuto di commentare le variazioni intervenute, nel presente esercizio, delle principali poste di bilancio nell'ambito della Nota Integrativa.

Il bilancio 2001 contiene dati rilevati dalle scritture contabili della Società le cui risultanze di sintesi sono di seguito riportate in milioni di

lire.

STATO PATRIMONIALE=

• Totale attività	L. 3.023.227
• Patrimonio netto e passività	
- Capitale sociale	L. 2.172.000
- Riserva straordinaria	L. 437
- Riserva ex Lege 292/93	L. 70.893
- Altre riserve	L. 158.153
- Perdite riportate a nuovo	L (87.932)
- Altre passività	L. 698.798
Totale patrimonio netto e passività	L.3.012.349
- Utile dell'esercizio	L. 10.878
Sommano a pareggio	L.3.023.227

In calce allo stato patrimoniale sono iscritti i conti d'ordine di cui L. 413.984 milioni quali impegni di acquisto e lire 425.660 milioni quale credito IVA in contenzioso.

CONTO ECONOMICO

Valore della produzione	L. 967.778
Costi della produzione	L. (951.832)
Proventi ed oneri finanziari	L. 2.077
Proventi ed oneri straordinari	L. (1.289)
Risultato prima delle imposte	L. 16.734
Imposte sul reddito dell'esercizio	L. (5.856)
Utile dell'esercizio	L. 10.878

Riguardo ai criteri di valutazione adottati dalla Società si rappresenta

quanto segue:

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte, coerentemente al dettato del punto 1 dell'art. 2426 del Codice Civile, al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione.

Tali immobilizzazioni, costituite da costi relativi a ricerca e sviluppo aventi utilità pluriennale, essendo in corso di completamento, non sono ancora in ammortamento.

L'iscrizione nell'attivo patrimoniale è avvenuta sulla base della loro possibilità di utilizzazione economica futura con parere favorevole del Collegio sindacale.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori e dei costi direttamente imputabili al bene a cui si riferiscono.

Le immobilizzazioni materiali sono esposte in bilancio al netto dei relativi fondi di ammortamento.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali sono stati calcolati sulla base di piani di ammortamento e determinati in ossequio al principio della prudenza, all'atto dell'entrata in funzione dei beni, con aliquote costanti.

Si ritiene opportuno evidenziare che, a seguito delle attività espletate ai fini della formazione del primo bilancio civilistico della Società, è sopravvenuta l'esigenza di rideterminare i valori delle immobilizzazioni in corso e delle corrispondenti fatture da ricevere desumibili dal bilancio

riclassificato dell'esercizio 2000, che erano stati determinati sulla base dei dati rinvenienti dalla precedente contabilità finanziaria.

Le rettifiche adottate, di tipo compensativo, non modificano il patrimonio netto rivalutato della Società, così come determinato con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 804502 del 7/12/2001, secondo quanto già specificato nella nota integrativa.

Rimanenze

Le Rimanenze risultano valutate con il criterio dell'ultimo costo sostenuto e le stesse sono state rilevate quantitativamente dalla Società terza che ne cura fiduciariamente la gestione.

Crediti

I crediti risultano contabilizzati al presumibile valore di realizzo per tener conto dei rischi di insolvenza delle Compagnie aeree debitrici sia relativamente alla quota capitale che a quella per interessi.

Trattamento di fine rapporto

Nel fondo del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato sono allocate le somme occorrenti all'attuazione del vigente Contratto nazionale di categoria e corrispondente all'effettivo impegno dell'Ente, alla data del 31/12/2001, nei confronti del personale assunto dal 1/1/1996 data di trasformazione dell'ex AAAVTAG in Ente pubblico economico.

Fondo rischi ed oneri

Ai sensi dell'art.2424 bis del Codice Civile, nel fondo rischi ed oneri sono stanziate somme per coprire perdite o debiti che gli amministratori, in ossequio al principio di prudenza, hanno ritenuto opportuno rilevare come possibili, anche se non quantificabili, alla data di chiusura