ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XV
n. 163

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

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

(Esercizi 2001 e 2002)

Trasmessa alla Presidenza il 20 giugno 2003

TIPOGRAFIA DEL SENATO (200)

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei Conti n. 32/2003 del 13 giugno 2003 . . . . . *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV S.p.A.) per gli esercizi 2001 e 2002 . . . . . » 7

DOCUMENTI ALLEGATI:

Esercizio 2001:

Relazione dell'Amministratore Unico . . . . . » 161

Relazione del Collegio Sindacale . . . . . » 187

Bilancio consuntivo . . . . . » 195

Esercizio 2002:

Relazione dell'Amministratore Unico . . . . . » 229

Relazione del Collegio Sindacale . . . . . » 267

Bilancio consuntivo . . . . . » 275

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 32/2003

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 13 giugno 2003;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 24 marzo 1981 con il quale l'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (AAAVTAG) è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

vista la legge 21 dicembre 1996 n. 665 con la quale detta Azienda è stata trasformata in ente di diritto pubblico economico denominato Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV);

vista la trasformazione dell'ENAV in società per azioni con decorrenza 1º gennaio 2001, in base all'articolo 35, legge n. 144 del 1999;

visti i bilanci dell'Ente suddetto, relativi agli esercizi finanziari 2001 e 2002, nonchè le annesse relazioni dell'Amministratore unico e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dottor Ivan De Musso e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAV S.p.A. per gli esercizi 2001 e 2002;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei bilanci – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione, come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perchè ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 2001 e 2002 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV S.p.A), l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

L'ESTENSORE
f.to Ivan De Musso

IL PRESIDENTE
f.to Luigi Schiavello

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI *ENAV S.p.A.* PER GLI ESERCIZI 2001 E 2002

SOMMARIO

PREMESSA. - 1. La trasformazione di ENAV in S.p.A.: un aspetto trascurato. - 2. Le osservazioni della Corte dei conti alle gestioni 1998-2000 e il loro sviluppo. - *2.1.* Le consulenze. - *2.2.* Il personale. - *2.3.* I crediti in sofferenza. - *2.4.* L'attività negoziale. - *2.5.* Il rapporto con Vitrociset. - *2.6.* Il Contenzioso IVA. - *2.7.* Le partecipazioni in Sicta e Italflight System. - 3. Gli esercizi finanziari 2001 e 2002. - *3.1.* I rapporti finanziari fra stato ed Enav. - *3.2.* I risultati di bilancio. - *3.3.* Gli indici di bilancio. - *3.4.* Gli investimenti. - *3.5.* Risorse umane e formazione. - *3.5.1.* Il costo del personale. - *3.5.2.* La formazione. - *3.6.* Il risarcimento delle vittime di Linate. - 4. L'efficienza gestionale e l'attività di controllo. - 5. Ricerca e sviluppo. - *5.1* Le attività di simulazione e sperimentazione. - *5.1.1* La sperimentazione in campo ATM. - *5.1.2.* Il centro sperimentale CNS/ATM . - *5.1.3.* Altre attività. - *5.2.* La navigazione satellitare. 6. I rapporti internazionali. - 7. Considerazioni conclusive. - APPENDICE. - 1. L'assistenza al volo in Italia. - 2. La normativa internazionale e le dotazioni degli aeroporti italiani.

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Gli esercizi finanziari 2001 e 2002 sui quali la Corte riferisce con la presente Relazione sono i primi della gestione Enav dopo la sua trasformazione in società per azioni. Essi costituiscono un punto di osservazione fondamentale per valutare l'azione di chi è stato chiamato a dirigere le sorti di questa Società, la cui funzione è di vitale importanza per dare quotidiana e ininterrotta sicurezza al trasporto aereo nazionale ed internazionale, civile e militare, che si svolge sulle aerovie e negli aeroporti situati nel territorio del nostro Paese. La sicurezza del volo, che pure risponde a normative consolidate e a standards internazionali comunemente accolti, richiede un continuo sviluppo tecnologico e un costante impegno finanziario per l'ammodernamento delle strutture e delle strumentazioni, nonché un permanente aggiornamento della professionalità delle risorse umane.

La trasformazione di Enav in S.p.A, così come avvenuto precedentemente per altri enti di grande rilevanza nazionale (Iri, Eni, Enel, Ina, Poste, Ferrovie) è stata dettata dall'esigenza di svincolare la gestione da politiche di "assistenzialismo" e da procedure legate a modelli pubblicistici che appesantivano e ritardavano le decisioni direzionali, ma la scelta privatistica, che pure consente agli amministratori l'uso di strumenti operativi più agili per il raggiungimento degli obiettivi programmati, non deve far dimenticare agli stessi che i parametri di legalità, efficienza, efficacia ed economicità, fanno ancora parte

dell'azione amministrativa e gestionale, ancorché si muovano su latitudini privatistiche, e che il risultato economico non può essere anteposto alla garanzia del bene "sicurezza", tantopiù che esso è gestito in termini di monopolio; ma non deve far dimenticare nemmeno allo Stato che l'aver affidato ad una società per azioni la responsabilità di un settore strategico di così rilevanti risvolti socio-economici non l'abbia affrancato da imprescindibili impegni finanziari, e non solo perché della Società rimane l'unico azionista.

L'analisi dei primi due bilanci di Enav S.p.A potrà far capire in quale misura sia stata perseguita, accanto ad una politica aziendalistica di sviluppo, una corretta gestione del denaro pubblico finalizzata al raggiungimento di un livello sempre più elevato della sicurezza della navigazione aerea[1].

[1] Nell'esercizio 2001, e fino all'8 marzo 2002, il vertice di Enav era composto da un Consiglio di Amministrazione con un Amministratore Delegato. Dal 9 marzo 2002, e fino alla ricostituzione del nuovo C.d.A. (avvenuta il 9.5.2003), Enav S.p.A è stata guidata da un Amministratore Unico.

1 - La trasformazione di Enav in S.p.A : un aspetto trascurato.

Il secco disposto (art.35, legge 17 maggio 1999 n.144) con il quale il legislatore, al fine di non ritardare ulteriormente la trasformazione di Enav da ente pubblico economico in società per azioni (originariamente prevista dall'art.1, comma 2, della legge 21 dicembre 1996 n. 665 non oltre il 30 giugno 1999), ne fissava l'inizio al 1° gennaio 2001, è del seguente tenore: "In deroga a quanto previsto al comma 2 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 1996 n.665, l'Ente nazionale di assistenza al volo è trasformato in società per azioni entro il 31 dicembre 2000, previa verifica delle condizioni della trasformazione medesima e acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari. Le azioni della società per azioni che deriverà dalla trasformazione dell'Ente nazionale di assistenza al volo sono attribuite al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, che esercita i diritti dell'azionista, d'intesa con il Ministro dei trasporti e della navigazione".

Ancorché siano state successivamente perfezionate tutte le procedure previste per la trasformazione di Enav in S.p.A, non si rinviene nel nuovo assetto normativo alcun esplicito riferimento a disposizioni con le quali regolare, fra gli altri, un aspetto di particolare rilievo per la gestione Enav: quello dei rapporti finanziari fra lo Stato e il nuovo soggetto giuridico. La norma in questione non richiama, infatti, l'operatività delle disposizioni legislative (in particolare la legge 11 luglio 1977 e la legge 5 maggio 1989 n.160) che obbligano lo Stato alla copertura della differenza fra i costi sostenuti da Enav per fornire i propri servizi di assistenza alla navigazione aerea e il gettito derivante dall'applicazione delle corrispondenti tariffe, ma, soprattutto, quelle contenute nella fondamentale legge n.665/96 (artt.2 e 9), che stabiliscono come l'attività di assistenza al traffico aereo, per la sua rilevanza pubblica, non può essere delegata alla esclusiva discrezionalità del management, ma deve essere regolata con puntuali contratti di

programma e di servizio (stipulati con l'allora Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro e della difesa) .

E', pertanto, sulla base del solo richiamo all'art.2 della più volte citata l.n.665/96 – legge, è bene ricordarlo, che trasformava l'Enav da Azienda autonoma in Ente pubblico economico, con la riserva della sua futura trasformazione in S.p.A. – che è necessario coprire il vuoto normativo che si è venuto a creare proprio nella parte più delicata delle regole che dovrebbero governare la sua gestione, quella della definizione dei rapporti finanziari con lo Stato, con conseguente ripercussione sulla certezza delle risorse disponibili.

Il contratto di programma[2], fra l'altro, "regola le prestazioni e definisce gli investimenti e i servizi, anche di rilevanza sociale o comunque resi in condizione di non remunerazione dei costi (e dunque a carico dello Stato), stabilendo i corrispettivi economici e le modalità di erogazione", mentre il contratto di servizio "definisce gli standard di sicurezza e di qualità dei servizi erogati, anche in base alla normativa comunitaria". Poiché non è ammissibile che l'attività di ENAV, nelle sue scelte programmatiche generali e nella determinazione delle modalità di erogazione del contributo statale, possa prescindere dalla concertazione con i Ministeri interessati (l'art.9, comma 2, lett. c, stabilisce che "l'Ente fino alla definizione del contratto di programma non assume impegni che vincolino l'applicazione del medesimo"), si potrebbe concludere, in via interpretativa, che la l.n.665/96 sopravvive, perlomeno nelle disposizioni di cui al citato art.9 e nelle altre che non sono incompatibili con lo statuto della nuova società per azioni.

A conforto di tale interpretazione – cui di fatto si affidano , peraltro, gli stessi soggetti interessati – potrebbe addursi che la stessa competente Commissione della Camera dei Deputati ha subordinato il proprio parere

---

[2] Il contratto di programma (e il contratto di servizio) si può far rientrare nella più ampia categoria del contratto ad oggetto pubblico. Il carattere della obbligatorietà, però, sembra conferire a questo modulo convenzionale più la natura di accordo istituzionale e la subordinazione della sua efficacia al parere del Parlamento ne accentua la sua atipicità (detto parere non è previsto invece per il contratto di servizio).

favorevole alla trasformazione alla condizione che "i rapporti tra Governo e la nuova società siano definiti tramite gli strumenti del contratto di programma e del contratto di servizio, sui quali il Parlamento è chiamato ad esprimere il parere".

Ciò dimostra l'incompletezza della previsione legislativa di trasformazione in S.p.A. che avrebbe dovuto legare la gestione di Enav a più puntuali vincoli legislativi, facendo richiamo a norme di settore di imprescindibile operatività e non sottintenderne l'implicita automatica vigenza; l'esistenza, poi, di un obbligo di concertazione, esplicitato nel contratto di programma e di servizio, conferma, da un lato, la natura pubblica di Enav e, dall'altro, che la trasformazione in società per azioni è solo la forma legale sotto la quale l'oggetto sociale viene svolto[3] .

[3] Tali conclusioni - autorevolmente assunte anche dall'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici nella deliberazione n.413 del 12 dicembre 2001 – avrebbero dovuto evitare il ricorso a costosi pareri "pro veritate" formulati in forma dubitativa e con il conforto di una giurisprudenza non univoca. In una recente risoluzione (23.10.2002) la IX Commissione della Camera ha ribadito la natura di "ente pubblico strumentale" di Enav.

2 - Le osservazioni della Corte alle gestioni 1998-2000 e il loro sviluppo

Al fine di dare una continuità logico-operativa alla presente Relazione, sembra opportuno verificare lo sviluppo che durante gli esercizi 2001 e 2002 hanno avuto le situazioni di criticità rilevate nel referto della Corte relativo agli esercizi 1998- 2000. Esse possono così sintetizzarsi:

1- frequente ricorso all'affidamento di incarichi professionali al cui espletamento avrebbero dovuto o potuto provvedere le strutture dell'ex Ente;

2- perdurante mancanza di fissazione dei carichi di lavoro che influenza negativamente una importante parte della contrattazione collettiva del personale, come quella di carattere economico, nonché il sistema delle promozioni e degli inquadramenti;

3- insoluto problema del recupero dei crediti per diritti di rotta e terminale;

4- incidenza della c.d. segretazione sulle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici;

5- affidamento alla Società Vitrociset dell'attività di manutenzione globale degli impianti di assistenza al volo, che risulta dispendioso nei termini contrattuali e che, essendo di lunga durata, conferisce alla Vitrociset una posizione di tipo monopolistico;

6- pendenza di contenziosi in materia tributaria con particolare riguardo alla definizione del regime IVA da applicare ai servizi di assistenza alla navigazione aerea;

7- partecipazione al Consorzio Sicta e nella società Italflight System S.p.A.

2.1- Le consulenze

Il primo elemento caratterizzante gli incarichi di consulenza nell'esercizio 2001 (ammontanti complessivamente a circa 11 mld/lire), con particolare riguardo a quelli affidati a società specializzate, è la mancanza di una trasparente procedura di conferimento, dell'assenza di un confronto comparativo fra più "candidature" che ha impedito la valutazione della congruità delle offerte.

In alcuni casi l'atto decisorio di affidamento è privo di motivazione in ordine alla necessità della consulenza, e, quasi sempre, del propedeutico esame della presenza di professionalità interne idonee a svolgere gli stessi compiti assegnati al professionista esterno. Compiti che per alcuni casi non sono nemmeno ben definiti, rendendo indeterminato l'oggetto del contratto.

Alcune consulenze non hanno dato un prodotto tangibile utilizzabile da parte di Enav o non hanno avuto una conseguente applicazione pratica tale da giustificare il compenso erogato[4] .

Sintomatico è il caso dell'incarico di consulenza concernente "l'assistenza e consulenza legale sulle attività della Segreteria del Consiglio di Amministrazione", che avrebbe potuto essere svolto dalle persone organicamente preposte all'Ufficio Legale della Società.

L'impegno (e la successiva liquidazione) di rilevanti risorse finanziarie attraverso il ricorso alla trattativa diretta (o procedura negoziata) ha concretizzato, in taluni casi, un'evidente irregolarità amministrativa, con possibili conseguenze dannose.

Nel corso dell'anno 2002 il fenomeno del ricorso a consulenti esterni si è decisamente ridimensionato (si registra una spesa complessiva di £ 5.141759.950, pari a € 2.655.497,40, con una riduzione

[4] Anche il Collegio sindacale non ha mancato di rilevare l'inosservanza dei principi che regolano le procedure di individuazione del terzo contraente.

di oltre il 50%), ma si sono riscontrati i consueti difetti decisionali di trasparenza e di opportunità, e più precisamente, la mancanza di procedure selettive di scelta, la possibilità di ottenere apprezzabili risultati anche facendo ricorso a professionalità interne e soprattutto l'assenza di valutazione della economicità della spesa, aggravata dal ricorso a consulenti di fiducia al di fuori di ogni comparazione concorrenziale. Emblematico, a questo proposito, è il ricorso ad un consulente per la stesura di un piano strategico-gestionale (del costo di € 1.180.000 + Iva e che non risulta avere avuto pratica applicazione) che già altre società specializzate in questo tipo di consulenza avevano approntato per i precedenti amministratori di Enav, a partire dal Piano di Impresa per la trasformazione dell'Ente in S.p.A. del 2000, che avrebbero potuto essere utilizzate per le future decisioni manageriali in tutto o in parte con minor aggravio di spese.

Permangono, pertanto, inalterate le osservazioni critiche della Corte su comportamenti manageriali elusivi dei principi di trasparenza e concorrenzialità nell'assegnazione di incarichi professionali, non coerenti con una politica di economia di spesa.

2.2 - Il personale

Nel corso del biennio 2001-2002 – primi due anni di vita di ENAV nella sua nuova veste istituzionale di società per azioni – il vertice societario è intervenuto con numerosi provvedimenti volti a ridisegnare l'assetto organico del nuovo soggetto giuridico anche attraverso l'assunzione di personale a livello dirigenziale e non.

A prescindere da ogni valutazione circa la compatibilità di siffatte iniziative con i connotati di efficacia ed efficienza a cui ogni organismo (pubblico o privato che sia) deve tendere, formano, invece, oggetto di

considerazione della Corte sia le modalità delle procedure adottate sia la loro rispondenza, sotto il profilo logico-temporale, al processo di messa a punto e realizzazione dell'apparato organizzativo.

Relativamente alla prima questione, essendo pacifico che la rinnovata natura giuridica di ENAV non assume rilevanza quanto alle necessità di rendere concretamente operanti i criteri di selezione del personale da assumere - criteri posti a presidio dei principi di trasparenza e buona amministrazione cui qualsivoglia organizzazione deve attingere - la Corte rileva come i provvedimenti assunti dalla Società omettono la necessaria preventiva individuazione di detti criteri selettivi a cui sottoporre il personale interessato, cosicché le conseguenti assunzioni effettuate si connotano per la loro totale discrezionalità essendo supportate soltanto (ma solo nel caso dei dirigenti) da "curricula" dei nominati non raffrontabili con le professionalità in possesso di eventuali altri candidati.

Analoghe considerazioni critiche valgono anche per l'assunzione di personale non dirigente, talvolta inquadrato nelle posizioni retributive apicali, in aperta violazione della disciplina del CCNL 1998-2001, che prevede parametri economici di ingresso per ciascun profilo professionale e, successivamente, uno scorrimento parametrale ed economico dopo un determinato numero di anni di permanenza nei livelli a ciascuno assegnati.

Quanto alla seconda problematica innanzi accennata, vale a dire al tema della compatibilità dei provvedimenti adottati (assunzioni, definizione delle macrostrutture, modifica delle funzioni del personale dipendente, individuazione della categoria legale di Quadro ed assegnazione delle relative competenze) con il percorso logico-temporale che avrebbe dovuto guidare il disegno e la successiva realizzazione del nuovo modello organizzativo, la Corte ha potuto rilevare come detti provvedimenti siano stati posti in essere senza tener conto di ineludibili presupposti, quali la individuazione dei carichi di lavoro rapportati alla copertura dei servizi resi in funzione della domanda espressa o

potenziale, ovvero la definizione delle macrostrutture della Società e della conseguente organizzazione di dettaglio, soprattutto a livello operativo, da utilizzare quale parametro per l'individuazione delle posizioni da ricoprire.

L'operazione realizzata, invece, risulta non rispondente a scelte programmatiche ed organizzative e si sostanzia in una mera attribuzione di benefici economici ad alcuni dei dipendenti coinvolti nel processo di ristrutturazione.

Le decisioni di ENAV di procedere ad assunzioni per chiamata diretta di personale - ancorché in possesso di valide esperienze professionali dei soggetti interessati evidenziate dai rispettivi curricula – è stata adottata, nella maggior parte dei casi, senza una preventiva analisi delle effettive necessità in organico, e senza confronti con altre professionalità. Tale modo di procedere è ancor più evidente nell'assunzione di unità dirigenziali – di indiscutibile valore, ma che, fra l'altro, non giustificano l'attribuzione di livelli retributivi e benefits superiori a quelli previsti dal CCNL - fondata prevalentemente sulla conoscenza personale.

Nelle precedenti Relazioni – e segnatamente in quella relativa agli esercizi finanziari 1998-2000 – la Corte ha sottolineato l'assenza, soprattutto nell'area amministrativa, di un'organizzazione del personale che, partendo dalla valutazione dei "carichi di lavoro" delle unità disponibili nei vari profili professionali e delle strategie aziendali future, potesse fissare in modo organico e funzionale le necessità di personale per ogni macrostruttura e connesse articolazioni.

Un tentativo di tal genere è stato compiuto con l'emanazione delle disposizioni organizzative nn. 72-75 dell'11 febbraio 2003, ma alla luce di una linea di condotta top-down che ha privilegiato il disegno strategico di spoils-system dirigenziale, le cui unità sono state sostituite, come già accennato, con altre, di indubbia professionalità ma in base, prevalentemente, alla conoscenza personale, e con il successivo

modellamento delle Unità Organizzative "a misura" del dirigente così preposto.

A ciò si è aggiunto il ricorso a nomine a "quadro" di personale che, in alcuni casi, non aveva i requisiti soggettivi di inquadramento stabiliti dal CCNL, suscitando reazioni di disaffezione nel personale non "premiato" che quei requisiti, invece, possedeva.

2.3 - I crediti in sofferenza

Nel corso del 2002 i vertici di Enav hanno assunto la lodevole iniziativa di fare luce sulla consistenza e ricuperabilità di crediti vantati nei confronti di compagnie aeree, la maggior parte delle quali non più operanti, tralaticiamente riportati in bilancio quali posizioni creditorie in sofferenza, che non avevano avuto definizione per ragioni giuridiche (fallimento di molti vettori), per ragioni di irreperibilità del debitore (avente in alcuni casi sede legale all'estero) o per motivi legati alla poca attenzione data al problema dalle precedenti Amministrazioni di Enav.

E' stato così conferito uno specifico incarico professionale ad una società di revisione, che, in collaborazione con il personale Enav e con le informazioni estratte dal sistema contabile, ha sottoposto all'esame, per valutarne l'esigibilità, i crediti vantati dalla Società a titolo di tasse e tariffe sorti in anni precedenti al 1997 (per servizi di sorvolo) e al 1999 (per servizi di terminale), per un ammontare complessivo verificato di £. 145.406.801.518 (pari a € 75.096.345,82).

I crediti suddivisi per categoria di debitori sono stati attentamente vagliati e hanno portato ad un giudizio di irrecuperabilità, di difficile recuperabilità e di recuperabilità, descritto in dettaglio nel sottostante specchietto riepilogativo (Fig.1).

Fig.1

CATEGORIA	CAPITALE VERIF.	IRRECUPERABILE	DIFF. RECUP.	RECUPERABILE
FALLITI	46.685.798.595	34.708.569.863	11.395.055.386	582.173.346
FALLIMENTI CHIUSI	331.548.124	331.548.124	0	0
PROCEDURE	25.118.142.062	8.800.719.717	16.076.863.359	240.558.968
MOROSI ESTERI	12.520.510.644	0	12.452.233.941	68.276.703
TRANSAZIONI IN CORSO	0	0	0	0
CONTENZIOSO	59.455.830.453	28.459.014.407	16.335.430.301	14.661.385.745
MOROSI MINIMI	0	0	0	0
ALTRI MOROSI	1.294.971.640	274.511.279	0	1.020.460.361
TOTALE LIRE	145.406.801.518	72.574.363.390	56.259.582.987	16.572.855.141
TOTALE EURO	75.096.345,82	37.481.530,67	29.055.649,74	8.559.165,38
PERCENTUALI		49,91	38,69	11,40

L'esito di tale valutazione ha indotto la società di revisione a consigliare lo stralcio, e la creazione di un fondo svalutazione a copertura dei predetti crediti in sofferenza (ma anche dei potenziali rischi insiti nella globalità dei rimanenti crediti di natura commerciale), dei crediti indicati nel seguente prospetto (Fig.2), che ha restituito al bilancio, dopo tale "pulizia contabile", maggiore certezza e trasparenza.

Fig.2

CATEGORIA DI CREDITI	LIRE	EURO
Crediti irrecuperabili	72.574.363.390	37.481.530,67
Crediti difficilmente recuperabili (parte stimata come irrecuperabile	56.259.582.987	29.055.649,77
Crediti non verificati (saldi <50 milioni di lire)	6.008.788.315	3.103.280,18
Totale irrecuperabile	134.842.734.692	69.640.460,62

Il credito nei confronti di Air One

I rapporti con Air One sono stati contraddistinti negli ultimi cinque anni da una duplicità di posizioni:

- A) una di natura giudiziale, per la pendenza presso il Tribunale di Roma dei giudizi, intentati da Air One, ed aventi ad oggetto due opposizioni ad ordinanze-ingiunzioni emesse da ENAV;
- B) un'altra di ordine stragiudiziale, caratterizzata da proposte di transazioni di Air One mai formalmente accettate da Enav, che tuttavia si limitava a percepire i relativi pagamenti parziali, effettuati per iniziativa unilaterale della Compagnia.

A) I giudizi pendenti erano due:

1 – il primo, per tasse insolute relative ai servizi di assistenza alla navigazione aerea resi fino al dicembre 1995, e quindi gravate delle penalità previste ai sensi dell'art. 9, l.n. 411/77 (soprattasse ed interessi), per un importo complessivo di £ 2.788.360.160;

2 – il secondo, per tariffe non pagate relative a servizi resi dal gennaio 1996 al gennaio 1997, e quindi gravate da quant'altro previsto dalla l.n. 665/96 (interessi legali ex art. 1284 c.c.) calcolato alla data del 30 giugno 1997 per un importo complessivo di £ 4.802.034.138.

B) L'ultima proposta di transazione, concerneva complessivamente (e confusamente) non soltanto gli importi in contestazione nei due giudizi tuttora pendenti, ma anche quant'altro, a qualsiasi titolo, dovuto ad Enav sino alla data del 16/6/2000.

Il 16 giugno 2000 Air One trasmetteva ai legali di ENAV una proposta di piano di rientro, dalla quale risultava:

- a fronte dell'intero ammontare preteso da ENAV (per un totale di £ 14.414.970.681, distinto per capitale tasse pari a £ 781.395.817; capitale tariffe pari a £ 12.315.295.044; interessi legali sino al 30/6/2000, pari a £ 1.318.279.820) ma contestato da Air One, un riconoscimento di debito da parte di quest'ultima (lasciando salve ed impregiudicate le rispettive eccezioni e pretese) per complessive £ 7.928.233.875, così distinte: intera somma del capitale tasse pari a £ 781.395.817; intera somma degli interessi legali, sino al 30 giugno 2000, pari a £ 1.318.279.820; importo di £ 5.828.558.238 a titolo di capitale tariffe (e cioè meno della metà di quanto risultante ad Enav).

In merito a tale importo complessivo, Air One prevedeva n. 48 rate di £ 156.365.628 mensili, con un acconto immediato pari al 10% per £ 792.823.387 (di cui 750.000.000 già versate in data 12/5/2000 e £ 42.823.387 da versare alla data di accettazione dell'accordo proposto).

In sostanza, l'importo che in una chiave compositiva sarebbe stato riconosciuto a debito da Air One, avrebbe compreso l'intero capitale tasse, gli interessi legali integralmente conteggiati alla data del 30 giugno 2000 (solo su tutte le tariffe), parte del capitale tariffe. Non venivano invece considerate le penalità sulle tasse (come da delibera ENAV 87/99).

A fronte di tale proposta di accordo derivante da Air One, il Consiglio di Amministrazione, con delibera n. 86 del. 22/6/2000, autorizzava i propri legali ad accettare, ma a mero titolo di acconto, la somma di £ 7.928.233.875, salva ed impregiudicata ogni pretesa a titolo di capitale residuo, nonché di soprattasse ed interessi di mora (1° acconto £ 792.823.387, residuo n. 48 rate costanti pari a £ 156.365.628). Si confermava, invece, il credito vantato da ENAV per tasse, tariffe, soprattasse, indennità accessorie ed interessi legali per un totale di £ 15.421.935.024 (pari a £ 14.414.970.681, considerate nella nota Air One, + £ 1.006.964.343, relative alle penalità, importo che ai sensi della delibera consiliare 87/99 era stato sottoposto alla valutazione degli organi di Governo circa la definitiva debenza).

Sulla base di quanto sopra, in prossimità dell'udienza del 28/1/2003 Air One risultava aver eseguito pagamenti di n. 22 rate (con interesse per la rateizzazione pari al 2,50%), per un totale di £ 4.232.867.204 (compreso l'acconto).

Allo stato, si poneva il problema non soltanto di recuperare gli importi che risultavano complessivamente ancora dovuti sulla base del piano prospettato da Air One, ma anche – e soprattutto – di far valere le ragioni creditorie di Enav per la ben più cospicua somma restante, pari alla differenza tra l'importo complessivamente preteso da Enav alla data

del 22/6/2000 e quello "riconosciuto" da Air One (£ 7.928.233.875). Ciò, in considerazione di quanto deliberato il 22 giugno 2000 dal CdA che aveva chiaramente dichiarato di confermare l'intero credito vantato nei confronti di Air One e di accettare soltanto "in acconto" i pagamenti proposti.

Tuttavia, a distanza di oltre due anni, alcuna iniziativa risultava essere stata posta in essere per il tentativo di recupero di queste ulteriori somme, relative a crediti per servizi, resi anche dopo il gennaio 1997, restate – per espressa volontà del CdA – al di fuori di ogni ipotesi di accordo con Air One.

Grazie al rinnovato impulso dato dall'Ufficio Legale della Società, si è giunti alla conclusione della vertenza all'udienza del 15 aprile 2003 nella quale il Tribunale di Roma ha accolto le richieste di ENAV.

Dell'intero credito vantato da ENAV (£ 15.421.935.024) deve, peraltro, ancora essere recuperato l'importo di £ 7.493.701.149, in ordine al quale è stata già notificata regolare diffida.

2.4 – L'attività negoziale

Con la trasformazione dell'ENAV in società per azioni è sorta la necessità di delineare il quadro normativo a cui il nuovo soggetto deve conformarsi per lo svolgimento dell'attività contrattuale.

Premesso che l'Enav, in quanto ente pubblico economico, era destinatario dei provvedimenti di attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei c.d. settori esclusi recepite con d.lgs, 17.3.95, n. 158, occorreva stabilire se tale assetto normativo continuasse o meno ad applicarsi nonostante l'intervenuta trasformazione dell'ENAV in S.p.A..

Era necessario, perciò, prima di tutto, individuare i destinatari del d.lgs. 158/95 e, a tal proposito, soccorre l'art. 2 del decreto stesso, che, fra gli altri, cita le imprese pubbliche come soggetti aggiudicatori degli appalti di lavori, forniture e servizi; conseguentemente, andava verificato se ENAV S.p.A. rientrasse tra le imprese pubbliche e a tale quesito non poteva che darsi risposta positiva giacché sempre l'art. 2, al secondo comma, così recita: "si considerano imprese pubbliche le imprese sulle quali i soggetti di cui al comma 1 lettera a) (ovvero, fra gli altri, le amministrazioni dello Stato) possono esercitare direttamente o indirettamente, un'influenza dominante perché ne hanno la proprietà, o hanno in esse una partecipazione finanziaria....."; precisando, inoltre, che "l'influenza dominante su un'impresa è presunta quando, rispetto ad essa, i soggetti anzidetti direttamente o indirettamente, ne detengono la maggioranza del capitale sottoscritto, oppure controllano la maggioranza dei voti cui danno diritto le azioni emesse dall'impresa o hanno diritto di nominare più della metà dei membri del consiglio di amministrazione, del comitato esecutivo o del collegio sindacale della stessa".

Ne consegue che ENAV S.p.A. è un'impresa pubblica e, come tale, soggetta al d.lgs. 158/95 che ne regola, quindi, l'attività negoziale.

Ciò posto, quanto alle procedure di aggiudicazione (art. 12 d.lgs. 158/95) ENAV S.p.A., quale soggetto aggiudicatore, deve operare secondo le regole della comune procedura di individuazione del contraente (aperta, ristretta e negoziata).

Per la procedura negoziata, anzi, il d.lgs. 158/95 (art.13) enumera tassativamente i casi in cui l'affidamento degli appalti può avvenire con questa eccezionale forma di scelta del contraente, così che l'amministrazione dovrà avere cura di dimostrarne, ogni volta, la sussistenza, non essendo sufficiente la loro mera enunciazione.

Relativamente alla determinazione dell'oggetto dell'appalto, l'art. 7 del più volte citato d.lgs. 158/95 dispone che gli appalti possono riguardare lavori, forniture e servizi, precisando che si intendono per lavori quelli che hanno ad oggetto l'esecuzione, eventualmente congiunta

alla progettazione, oppure la realizzazione, con qualsiasi mezzo, dei lavori di edilizia o di genio civile, comprese le forniture e i servizi necessari alla loro esecuzione; si definiscono forniture gli appalti che hanno ad oggetto l'acquisto, il leasing operativo, la locazione, l'acquisto a riscatto, con o senza opzioni per l'acquisto di prodotti, comportanti, eventualmente, anche lavori di posa in opera ed installazione; servizi, gli appalti che hanno ad oggetto le prestazioni indicate in allegati elenchi.

Qualche ulteriore considerazione merita l'applicazione del d.lgs. 158/95 per gli appalti di lavori, forniture e servizi in rapporto ai limiti di valore indicati nell'art. 9 dello stesso ovvero in successivi provvedimenti legislativi (legge n. 415/98, Merloni ter).

In estrema sintesi la normativa applicabile per ciascun tipo di appalto è la seguente:

A) Nel caso di lavori

- per appalti di importo pari o superiore a 5.000.000 € si applica il d.lgs. 158/95, ex art. 9, così come sostituito dall'art.2 del d.lgs. 25.11.1999 n.525, che ha recepito l'art.1 della direttiva n.93/38/CEE.
- per appalti di importo inferiore a 5.000.000 € e fino alla soglia minima di 200.000 €, si applica ancora il d.lgs. 158/95 (con esclusione degli artt.11,commi 2 e 4,19,22,commi 4 e 5,25,comma 2,26,28,29 e 30) in virtù della modifica intervenuta con la legge c.d. Merloni ter (415/98), che, al comma 4 dell'art. 1 ha abbassato a 200.000 € (da 5.000.000 €) il limite minimo al di sopra del quale opera il decreto legislativo citato.
- per appalti sotto i 200.000 € la Merloni ter rinvia " ai regimi di ciascun soggetto appaltante".

B) Nel caso di forniture e servizi

La natura di tali appalti deve ovviamente essere conferente all'attività del servizio di assistenza al volo:

- per appalti di importo superiore a 400.000 € si applica sempre il d.lgs. 158/95, ex art. 9;
- per appalti di forniture e/o servizi il cui oggetto non è attinente direttamente o indirettamente allo svolgimento del servizio di assistenza al volo la Società applica la disposizione contenuta nell'art.24 della legge finanziaria 2003 (l.27.12.2002 n.289), secondo la quale per gli appalti superiori a 50.000 € occorre attivare la procedura di gara europea.

Infine, per gli appalti di lavori, forniture e servizi che non rientrano direttamente nei settori c.d. esclusi di cui all'art. 5 lettera b) del d.lgs. 158/95 , e cioè per quelli che attengono al conseguimento di scopi diversi dall'esercizio delle proprie attività istituzionali, si applicano, rispettivamente, la legge 109/94 (con esclusione degli artt. 7,14,18,19,commi 2 e 2 bis, 27 e 33) e successive modificazioni ed integrazioni, il d.lgs. 358/92 e il d.lgs. 157/95.

Nel corso del 2001 l'attività negoziale di ENAV è stata ampiamente condizionata dal decreto di segretazione (decreto del Ministero dei Trasporti 209/T del 1993) che esentava la preesistente Azienda Autonoma di Assistenza al volo dall'applicazione delle forme di pubblicità previste dalla normativa comunitaria per la stipula di contratti relativi a servizi, lavori e forniture.

Anche con la trasformazione dell'AAAVTAG in ente pubblico economico, prima, e, dal l° gennaio 2001, in società per azioni dopo, la segretazione, esplicitamente reiterata nel luglio del 1999 da parte del comitato esecutivo per i servizi di informazione e di sicurezza presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha contribuito a ridurre notevolmente la partecipazione di ENAV a gare ad evidenza pubblica orientando, al contrario, l'attività negoziale verso forme di scelta del contraente di natura eccezionale sulla base di una interpretazione forzatamente estensiva dei decreti di cui trattasi.

In ordine a siffatta interpretazione sia il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo che il Collegio dei Sindaci, hanno, più volte,

precisato che il ricorso alla segretazione, "come eccezione di rilevante portata alle regole generali della pubblicità e della concorsualità in materia di pubblici appalti", deve essere motivato caso per caso non essendo sufficiente la mera elencazione dei compiti dell'assistenza al volo a farne derivare sempre la segretazione: ciò in quanto l'applicazione sistematica dell'istituto del segreto di Stato limita la concorrenzialità ed incide sui principi di trasparenza ed economicità, cui deve tendere la gestione di qualsivoglia organismo di diritto pubblico nella cui categoria rientra la natura giuridica di Enav S.p.A.. (cfr. parere del Ministro dell'Economia e delle Finanze prot. n. 3288 del 1 marzo 2002; deliberazione n. 413 adunanza del 12.12.01 dell'Autorità per la Vigilanza sui Lavori Pubblici).

Non soltanto la "questione segretazione" ha indirizzato nel senso sopra accennato le scelte negoziali dell'Amministrazione, ma ha influenzato anche una riscontrata e generale propensione della stessa a privilegiare la forma della scelta del contraente mediante procedure negoziate motivate dalla asserita sussistenza dei casi previsti a tal fine dalle norme comunitarie, sussistenza che, però, dalla verifica degli atti, si è spesso palesata come assunta ma non avallata da idonea documentazione e/o motivazione.

Così, ad esempio, il requisito dell'urgenza, invocato in più di una circostanza, è apparso carente del suo valore oggettivo costituito dal presupposto dell'imprevedibilità, ponendo in evidenza le lacune di natura propositiva, organizzativa e/o gestionale dell'Amministrazione a prevedere e programmare per tempo le esigenze da soddisfare.

A titolo meramente indicativo del descritto orientamento in materia negoziale basta considerare che ENAV, per l'anno 2001, è addivenuta alla stipula di contratti a seguito di trattativa privata per un importo di circa £. 361.000.000.000, a fronte di una spesa per procedure negoziali ristrette di circa £. 70.000.000.000.

La problematica ha subito un completo "revirement" nel corso dell'esercizio 2002 a seguito del decreto del Ministro delle Infrastrutture e

dei Trasporti n.19-T del 6 marzo che, abrogando il precedente decreto 21 settembre 1993 n.209-T, ha escluso Enav dall'obbligo dell'osservanza delle speciali forme di pubblicità, di cui al Titolo III del d.lgs. 406/91 e del Capo II del d.lgs. 358/92, solo in presenza di interessi primari della Società o per la salvaguardia di interessi dello Stato e della difesa nazionale. Tale deroga è stata autorizzata nel 2002 solo per una procedura negoziale.

In tema di attività negoziale c'è, peraltro, da sottolineare un aspetto critico che richiederebbe da parte della Società un opportuno approfondimento.

In Enav, la fornitura e l'installazione di impianti e mezzi per assicurare il pubblico servizio di assistenza alla navigazione aerea può venire (e, di fatto, viene) gestita tramite personale al quale non è richiesto nessun particolare requisito o abilitazione, non essendo previste le figure professionali di responsabile del procedimento, di progettista, di direttore dei lavori e di collaudatore.

Ciò non rafforza l'affidabilità dei sistemi da acquisire e la sicurezza che gli stessi devono contribuire a garantire nell'ambito del delicato settore del trasporto aereo.

Sarebbe, pertanto, necessario – anche con riferimento al modulo operativo Enac – che la Società si dotasse di un'apposita struttura dalla quale attingere per l'espletamento di tutte quelle operazioni che richiedono una specifica professionalità e abilitazione e nella quale ricomprendere\ quei dipendenti Enav (ingegneri, architetti, periti, geometri, etc.) in possesso dei requisiti abilitativi che già svolgono attività che implicano valutazioni tecniche.

2.5 - Il rapporto con Vitrociset

La Vitrociset S.p.A. è fornitrice di Enav dal 1989. Il primo contratto di fornitura, con scadenza quinquennale, è stato rinegoziato nel 1994, con durata biennale.

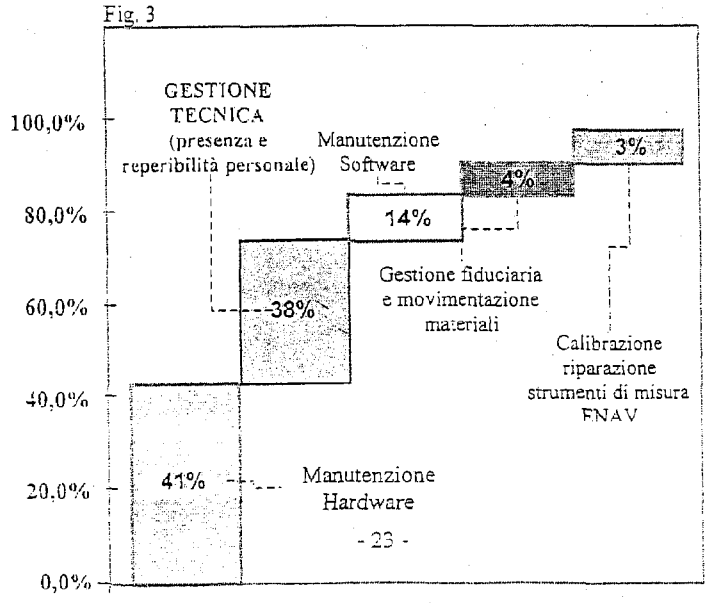
Dal 1996, in mancanza di una rinegoziazione dei contenuti contrattuali, il servizio è stato garantito, a seguito di proroghe, fino alla sottoscrizione del nuovo contratto avvenuta nel dicembre 2001.

A causa della carenza di una adeguata struttura interna e di altri fornitori in grado di gestire un servizio di tipo "integrato", funzionale alle esigenze di un sistema ATS (Air Traffic Service), Enav è fortemente dipendente dal servizio offerto da Vitrociset. Il contenuto del contratto precedentemente in vigore, per un costo complessivo annuo di 155 mld/lire, comprendeva :

- la manutenzione ordinaria dell'hardware installato presso le sedi operative Enav;
- la manutenzione ordinaria del software;
- la gestione fiduciaria dei magazzini di proprietà Enav (materiali per la manutenzione);
- la gestione tecnica del Sistema ATS attraverso la dislocazione del proprio personale presso tutte le strutture Enav (turni h24);
- la riparazione, taratura e calibrazione degli strumenti per la manutenzione impianti (strumenti in parte di proprietà Vitrociset ed in parte Enav).

Il corrispettivo economico del contratto poteva essere scomposto nelle percentuali di incidenza del valore dei diversi compiti affidati, come descritto in Fig.3.

Fig. 3



I costi del contratto sono fortemente dipendenti dalla necessità di presenza delle risorse umane Vitrociset presso gli impianti di ENAV: infatti, tale sola voce rappresentava il 38% del totale. Questa la situazione al momento della scadenza del contratto.

Il rinnovo del contratto e le sue linee guida

La nuova logica da porre a base del rinnovo contrattuale si caratterizzava per:

- focalizzazione su "obiettivi operativi" con impatto sul livello qualitativo del servizio;
- aumento della richiesta percentuale di disponibilità dei sistemi (es. da 99,6% a 99,8% per le centrali di alimentazione);
- realizzazione di sistemi di monitoraggio in remoto (cioè a distanza) con gli ACC (Area Control Center – Centro di controllo regionale) e gli aeroporti;
- individuazione di livelli di "peso" in funzione dell'importanza relativa degli apparati operativi per la determinazione di corretti valori delle consistenze di personale di presenziamento;
- introduzione del concetto di **"Minimum Equipment List"** (numero minimo di sistemi, presenti su ogni sito, che devono essere operativi per garantire il servizio);
- definizione del "Response Time Priority" (tempi di intervento per i casi di avaria dei sistemi).

La sottoscrizione del nuovo contratto ha generato un processo di graduale insourcing delle attività a partire da quelle relative alla standardizzazione internazionale, alla pianificazione strategica e al controllo ed assicurazione di qualità, nonché alla gestione logistica.

Gli obiettivi del nuovo contratto sono stati identificati in:

- avvio delle attività di monitoraggio in remoto degli interventi manutentivi (tempi per lo sviluppo e l'avvio delle attività stimati complessivamente in non meno di 1 anno);
- riduzione del numero/valore dei materiali utilizzati;
- riduzioni del numero/valore delle scorte;
- efficientamento della struttura logistica dei magazzini;

- riduzione della "presenza fisica" del personale sugli impianti.

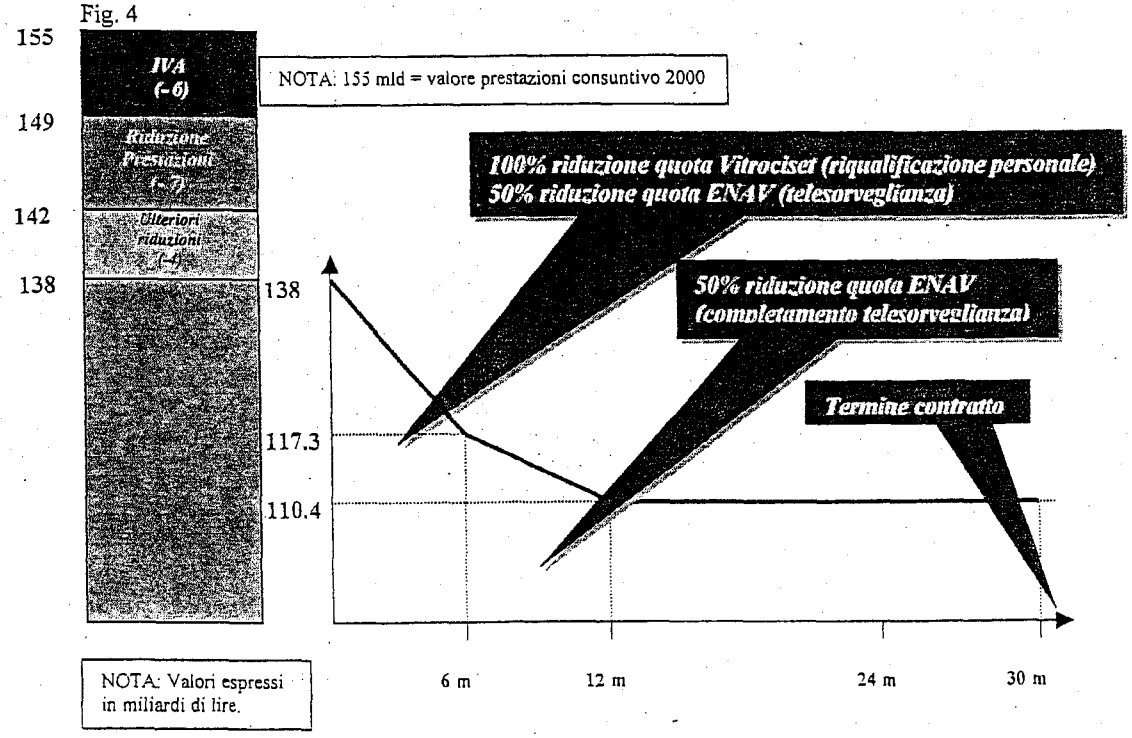
Il processo di rinnovamento ed efficientamento tecnologico ha determinato una linea di possibile abbattimento dei costi di manutenzione che può essere rappresentato come in Fig. 4.

La colonna di sinistra, valore delle prestazioni del vecchio contratto (155 mld/lire nel 2000), indica i titoli e le quantità in riduzione che hanno portato a determinare la soglia economica (138 mld/lire) del nuovo contratto.

Tale soglia subisce ulteriori riduzioni (fino a 117,3 mld/lire) man mano che si realizzano gli impegni di completamento della telesorveglianza da parte di Enav e di riqualificazione multi-professionale del personale della Vitrociset addetto alla manutenzione.

Andamento valore prestazioni durante la vigenza del nuovocontratto

Fig. 4



Al termine del contratto rinnovato il costo delle prestazioni consuntivato a fine del 2000 di 155 mld, per effetto delle decisioni ricordate, ridotto a 138 mld, potrebbe in futuro ulteriormente scendere a circa 111 mld a seguito dei processi di efficientamento e remotizzazione a carico di Vitrociset e di ENAV.

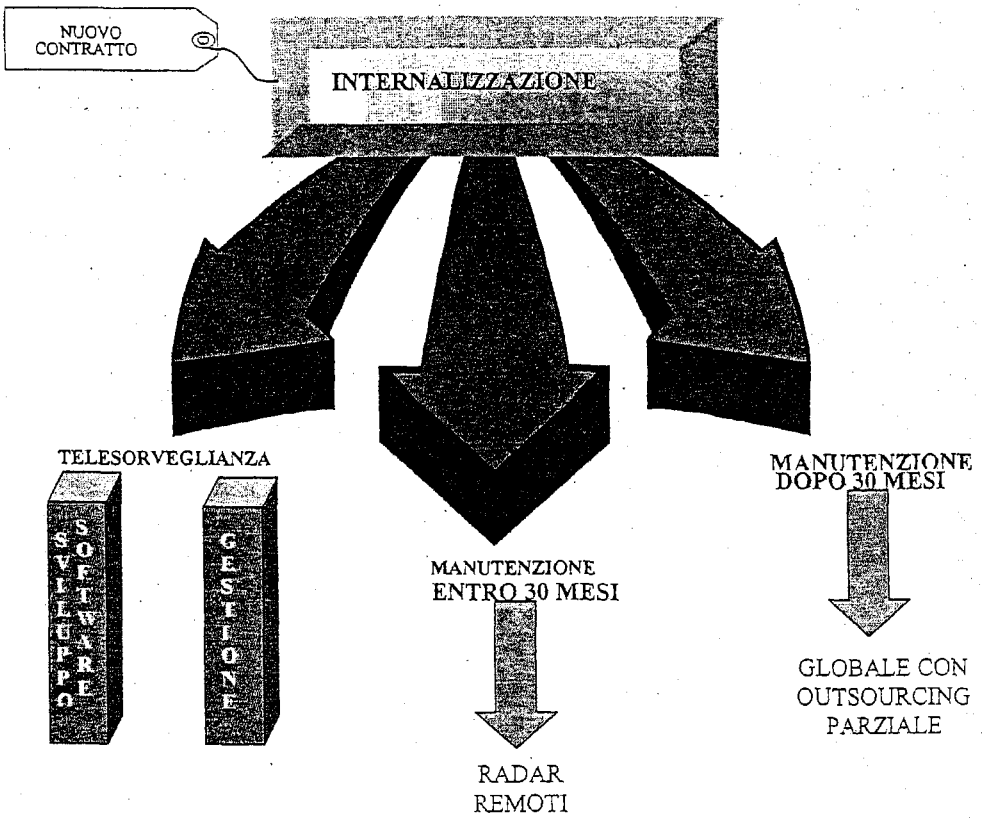
Il nuovo contratto prevede un percorso di progressiva internalizzazione delle attività di manutenzione con un corso di azioni sviluppato su tre diverse linee di realizzazione, come mostrato in Fig. 5, e precisamente:

1 – realizzazione di un sistema di telesorveglianza;

2 – gestione diretta dei sistemi radar dislocati sul territorio : una volta realizzato il sistema di telesorveglianza non sarà più necessario il presenziamento da parte di personale di terzi;

3 – evoluzione progressiva da un modello di manutenzione in totale *outsourcing* ad un paradigma di *insourcing* delle attività di valore strategico che lascerebbe in appalto solo quelle a minore valenza e/o quelle per le quali è più conveniente dal punto di vista tecnico-economico il ricorso all'esterno.

Fig.5



Il contratto per la realizzazione di un sistema di "telesorveglianza", meglio definito come Sistema di Telegestione Nazionale (STN), è nato in ossequio al programma di indirizzo parlamentare che chiedeva ad Enav di

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.

La Tab. 1 evidenzia nell'attivo le immobilizzazioni al netto dei relativi fondi di ammortamento; le immobilizzazioni immateriali, trascritte per un importo di 6.948 mgl € nel 2000 e nel 2001, sono costituite dalla quota di costo sostenuto da ENAV per il programma Galileo per la realizzazione del sistema di navigazione satellitare GNSS2; tale programma, promosso dalla Comunità Europea e dal Parlamento Europeo e originariamente svolto con altre sei agenzie europee di controllo del traffico aereo (per l'Italia cogestito da ENAV e ASI), è stato modificato dal Consiglio dei Ministri dei Trasporti UE (26 marzo 2002) e la partecipazione italiana si è concentrata esclusivamente su ASI. Nell'esercizio 2000 e 2001 il costo dell'immobilizzazione non è stato ammortizzato in quanto riferito ad un'opera ancora in corso; nel bilancio per il 2002 è stato completamente stornato per il motivo sopraccennato.

Il valore delle immobilizzazioni materiali, al netto degli ammortamenti, nel 2001 si riduce del 10,4%: in particolare, diminuiscono per effetto dell'eliminazione di beni dal processo produttivo in quanto obsoleti (per 1.563 mgl €) e si incrementano per i lavori di ammodernamento effettuati negli ACC di Padova e Milano (per complessivi 6.713 mgl €) e negli aeroporti di Olbia, Firenze, Palermo e Forlì (per complessivi 9.812 mgl €). Al contrario, nel 2002, il valore di cui trattasi si incrementa del 13,7% soprattutto per il completamento di fabbricati nel corso dell'esercizio per 25.798 mgl € e la conseguente riclassificazione dell'immobilizzazione in corso; analogo fenomeno si è verificato per gli impianti e macchinari per i quali si è proceduto ad una riclassificazione di 373.361 mgl €. Per contro, al 31/12/2002, ENAV ha ritenuto opportuno procedere alla svalutazione, per un importo di circa 15.979 mgl €, del valore delle immobilizzazioni materiali in ottemperanza alle nuove disposizioni circa la sussistenza dei requisiti di capitalizzazione delle spese di ricerca e sviluppo e in conseguenza dell'uscita dal progetto Galileo.

Le immobilizzazioni finanziarie aumentano nel 2001 di 268 mgl € poichè alla partecipazione del 20% (103.291 €) nel fondo consortile SICTA (Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo), si è aggiunta, nel 2001, la sottoscrizione del 50% del capitale sociale della Italflight System S.p.A. (249.965 €) e la quota del 22,2% del Consorzio ESSP GEIE (18.076 €).

Nel 2002 il valore di tali immobilizzazioni sale ancora di 351 mgl € per l'aumento del capitale del Consorzio SICTA di 602 mgl €, interamente sottoscritto da ENAV S.p.A., la quale possiede, attualmente, una quota del 60% contro il 40% della Alenia Marconi System. Per contro, la partecipazione dell'ENAV nell'Italflight System S.p.A., costituita il 3 ottobre 2001 con Tecnosistemi S.p.A. TLC Engineering Services (la quale ha in seguito trasferito le sue azioni alla S.A.I. S.p.A.), è venuta meno formalmente dal 31 maggio 2002, in quanto, dopo ripetute interrogazioni parlamentari ed un atto di indirizzo della Camera dei Deputati al Governo, è stata ravvisata l'inopportunità economica di tale partecipazione, per cui l'attività di radiomisure continua ad essere effettuata direttamente da ENAV S.p.A. E', inoltre, diminuita la quota di partecipazione all'ESSP (European Satellite Services Provider) – gruppo europeo di interesse economico (GEIE) – da 22,2% a 18,18% per l'inserimento nel gruppo della DNA francese.

L'attivo circolante presenta delle movimentazioni nelle singole componenti che portano ad una riduzione totale nel 2001 del 7% e alla successiva ripresa nel 2002 con un aumento del 15,3%.

In particolare, il valore delle rimanenze nel 2001 sale del 17%, ma aumenta nel 2002 del 114% per effetto dell'inserimento tra queste delle parti di ricambio, considerate a fine 2001 immobilizzazioni in corso, per un importo pari a 15.311 mgl €.

Nel 2001 si rileva l'aumento del 18% dei crediti verso clienti, aumento determinato dal maggior credito nei confronti di Eurocontrol[9]. Sono stati eliminati i crediti in sofferenza relativi alla gestione precedente ad Eurocontrol ed è stato utilizzato il relativo Fondo Svalutazione Crediti (v. prospetto rettifiche Tab. 3). L'incremento di questa voce raggiunge il 41% nel 2002 prevalentemente per il credito che ENAV vanta nei confronti del Ministero

[9] Ai sensi della l. n. 575/95, con la quale lo Stato Italiano ha aderito alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea, è Eurocontrol che provvede a riscuotere le tariffe dei vettori aerei dovute ad ENAV.

dell'Economia e delle Finanze (106.242 mgl €) per quei servizi il cui costo è a carico dello Stato[10].

Soltanto nel bilancio del 2002 vengono evidenziati i crediti verso il Consorzio SICTA, riferiti per 57 mgl € a crediti pregressi e per 159 mgl € a fatture emesse per il personale distaccato.

I crediti verso altri si riducono nel 2001 del 42% soprattutto per la mancata iscrizione del contributo statale, 67 ml.€, finalizzato ad investimenti, contributo previsto nella legge finanziaria per il 2001, ma non contabilizzato dall'ENAV S.p.A.. La Società, nel bilancio 2000 riclassificato, inserisce tale contributo nella riserva apposita del Patrimonio netto, defalcato delle imposte differite calcolate nella misura del 40,25% dell'ammontare annuo residuo. Per evidenziare il carico fiscale prodotto dal contributo in questione, è stato creato un apposito Fondo imposte differite con il quale ENAV procede, in ottemperanza all'art. 55 del DPR 917/86, alla tassazione in quote costanti nell'esercizio di riferimento e nei quattro successivi. L'esercizio 2002 presenta crediti verso altri per complessive 225.557 mgl € riferiti principalmente alla definizione del pregresso credito IVA (92.500 mgl €) e al credito IVA maturato negli esercizi 2001 e 2002 (91.788 mgl €).

Soltanto nell'ultimo esercizio è stato evidenziato il credito a medio termine per Balance Eurocontrol di 18.692 mgl €[11] . Poiché, ai sensi della l. n. 575/95, lo Stato Italiano ha aderito alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol), firmata a

[10] In base alla l. n. 160/1989, art.5, c.8, sono a carico dello Stato: il mancato gettito di tariffazione dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, sia nazionale che internazionale, nonché di quelli di terminale, forniti da ENAV agli aeromobili esonerati ai sensi dell'art.7 della l. n. 411/1977, sulla base del numero delle unità di servizio rese. Sono esentati dal pagamento delle tariffe: gli aeromobili nazionali o stranieri di Stato o in servizio di Stato; gli aeromobili che effettuano voli predisposti dallo Stato per il controllo delle installazioni per l'assistenza alla navigazione aerea; gli aeromobili che effettuano voli di addestramento; gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi; gli aeromobili fino al peso massimo al decollo di chilogrammi 2.000.

[11] A seguito della l. 20.12.1995 n.575, l'Italia ha aderito alla convenzione internazionale (Eurocontrol) firmata a Bruxelles il 13.12.1960 e agli atti internazionali successivi. In virtù dell'art.5, stessa legge, Enav è stato autorizzato ad affidare ad Eurocontrol il calcolo, l'imputazione e la riscossione, oltre che delle tariffe di rotta per effetto dell'adesione agli accordi specifici, anche delle tariffe di terminale previste dalla legislazione nazionale secondo le modalità precisate in ambito europeo dalla organizzazione predetta. Il prezzo delle tariffe (per l'approfondimento della cui determinazione si rinvia all'Appendice,par.1.10) viene comunicato da Enav ad Eurocontrol (e da questo applicato) sulla base di costi preventivati. Il costo effettivo sopportato da Enav per ogni unità di servizio durante l'esercizio può non coincidere (per difetto o eccesso) con quello presunto originando operazioni di conguaglio a consuntivo (a credito o debito) che vengono liquidate nell'esercizio n+2 : da qui la registrazione contabile del Balance Eurocontrol (per la struttura di Eurocontrol cfr.Appendice,par.1.10).

Bruxelles il 13 dicembre 1960, e, in base a tale convenzione, si devono adeguare l'ammontare dei ricavi all'effettiva entità dei costi sostenuti, a fine esercizio ENAV provvede ad effettuare il relativo conguaglio.

Il Patrimonio netto della Società al 31 dicembre è di 1.200.467 mgl.€ nel 2001 e di 1.265.672 mgl. € nel 2002 ed è composto, oltre che dagli utili o perdite pregressi e dell'esercizio, da un capitale sociale, definito con D.M. 704894 del 22 dicembre 2000 del Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica, di 1.121.744 mgl €; una riserva straordinaria di 226 mgl € quale differenza tra il patrimonio iniziale (il Ministro del tesoro ha considerato come valore di base il capitale al 31 dicembre 1999) ed il capitale sociale come definito dal DM del 22 dicembre 2000; una riserva ex lege 292/93,costituita in occasione di una rivalutazione del patrimonio di ENAV di 36.613 mgl €; una riserva comprendente i contributi in c/capitale erogati dallo Stato dal 1996 al 2002 per 81.679 mgl € nel 2001 e 51.816 mgl € nel 2002; in quest'ultimo esercizio sono stati stornati i contributi finalizzati per il progetto Galileo (67.139 mgl €) dal quale ENAV è uscito, per cui il relativo importo è stato inserito tra i debiti per la prevista restituzione; è stato, infine, trascritto in questa sede il credito IVA (in base a quanto previsto dalla circolare 12E dell'Agenzia delle Entrate del 21/2/2003, emanata in ottemperanza alla l. n. 289/2002) per 82.697 mgl di €, decurtato di 9.803 mgl di € per effetto della contabilizzazione della relativa imposta sostitutiva e dell'attualizzazione del credito che l'ha generata.

Gli accantonamenti per rischi ed oneri nel 2001 si dimezzano (-58%) rispetto al bilancio 2000 e comprendono, tra l'altro, un fondo imposte di 258 mgl € per il mancato versamento dell'ICI 2001, debito sanato unitamente al pagamento dell'ICI per il 2002; un fondo rischi per altri contenziosi in essere, utilizzato per 34.109 mgl € a seguito della chiusura della transazione Vitrociset; un fondo rischi per oneri diversi di 3.098 mgl € creato in questo esercizio per fronteggiare gli oneri relativi all'accatastamento degli immobili societari. L'esercizio 2002 presenta una lieve riduzione (7,6%) per l'adeguamento del fondo imposte differite creato, in ottemperanza all'art. 55

DPR 917/86, per fronteggiare la tassazione sui contributi in conto capitale erogati dallo Stato.

Il T.F.R. presenta un notevole incremento nel 2001 (28.295 mgl €) determinato dalla regolarizzazione, per 5.054 mgl €, del personale assunto dal 1996 a tempo indeterminato e dalla definizione della somma dovuta dall'INPDAP all'ENAV per il passaggio dell'ultima parte di personale (623 unità) dal Fondo pensioni tesoro[12] all'INPS per un importo di 23 mln € (importo inserito tra i crediti verso altri). Nel 2002 la quota TFR sale del 9,3% per l'accantonamento relativo al personale assunto, nel corso dell'anno, con contratto a tempo indeterminato.

La voce "Debiti" dello Stato Patrimoniale (diminuisce del 30% nel 2001 e aumenta del 58% nel 2002) evidenzia, nel bilancio del 2002, il debito a medio termine per Balance Eurocontrol di 12.970 mgl €; il debito di 56.020 mgl € del 2001 era conglobato tra i debiti a breve termine. Inoltre si rilevano: il debito verso l'Erario per IVA di 1.348 mgl € e le anticipazioni tesoro ex art. 7, c.4, l. n.. 575/95 per 21.982 mgl € nel 2001, il debito verso il consorzio SICTA per 306 mgl € e il debito di 67.139 mgl € verso il Ministero dell'economia e delle finanze quale restituzione dei contributi ricevuti per il Programma di navigazione satellitare Galileo.

I ratei e risconti passivi dell'esercizio 2002 (15.567 mgl €) sono costituiti per 11.314 mgl € da contributi di co-finanziamento F.E.S.R. e P.O.N.-Trasporti finalizzati ad investimenti negli aeroporti del sud Italia. Il risconto è dovuto alla non completa esecuzione del progetto, e, per 4.253 mgl €, ad interessi di attualizzazione calcolati sul credito transatto.

[12] In base alla l. n. 665 del 21 dicembre 1996 art.8, commi 6 e 7, i dipendenti assunti successivamente alla trasformazione dell'AAAVTAG in ente pubblico economico, denominato ENAV, sono iscritti all'assicurazione obbligatoria gestita dall'INPS. I dipendenti, già in servizio all'atto della trasformazione, mantengono il regime pensionistico e, fino alla data di trasformazione dell'ente in S.p.A., quello relativo all'indennità di buonuscita secondo le regole vigenti per il personale delle pubbliche amministrazioni. I predetti dipendenti possono, però, optare per il sistema pensionistico gestito dall'INPS.

I conti d'ordine riportano il credito IVA[13] (non trascritto nel bilancio riclassificato del 2000) solamente nel 2001, perché nell'esercizio successivo è stato oggetto di transazione con l'Agenzia delle Entrate (v. par. 2.6).

[13] Il credito IVA è una problematica affiorata già nell'ex AAAVTAG fino a comprendere tutto il periodo antecedente la trasformazione dell'ENAV in S.p.A. ed è connessa alla natura della sua attività. E' stato iscritto tra i conti d'ordine in quanto ritenuto un credito incerto.

IL CONTO ECONOMICO

Tab. 2 (mgl €)

	2000	2001	2002
VALORE DELLA PRODUZIONE			
Ricavi delle prestazioni di servizi ist.li e vendite	426.942	452.190	587.987
Altri proventi e ricavi	90.029	47.626	4.133
Totale Valore della produzione	**516.971**	**499.816**	**592.120**
COSTO DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, suss., di consumo e merci	5.052	4.733	10.136
Per servizi	180.365	168.599	178.673
Per godimento beni di terzi	1.457	1.744	2.927
Per il personale	238.627	253.814	285.095
Ammortamenti e svalutazioni	62.801	58.604	95.894
Variazione delle rimanenze	-1.420	-2.522	-4.754
Accantonamenti vari	13.376	6.197	---
Oneri diversi di gestione	934	411	924
Totale Costo della produzione	**501.192**	**491.580**	**568.895**
Differenza tra Valore e Costo della produzione	15.779	8.236	23.225
PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Proventi diversi	2.936	1.076	1.436
Interessi ed altri oneri finanziari	-28	-3	-258
Totale proventi e oneri finanziari	**2.908**	**1.073**	**1.178**
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
Proventi	34.929	13.432	20.414
Oneri	-75.669	-14.098	-13.042
Totale proventi e oneri straordinari	**-40.740**	**-666**	**7.372**
Risultato ante imposte	**-22.053**	**8.643**	**31.775**
Imposte sul reddito dell'esercizio	-23.360	-3.025	-19.404
Utile o perdita (-) dell'esercizio	**-45.413**	**5.618**	**12.371**

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

Il bilancio dell'esercizio 2000, rielaborato in base alle norme del codice civile, evidenzia una perdita di 45.413 mgl € a fronte di un avanzo economico di 29.081 mgl €, contabilizzato nel conto consuntivo dello stesso esercizio redatto in base al regolamento approvato con D.P.R. 696/1979. Questa

differenza nel risultato finale è conseguenza delle rettifiche apportate da ENAV ad alcune voci di bilancio per uniformarsi al nuovo procedimento contabile. Di seguito sono elencate le suddette modifiche i cui importi sono espressi in mgl di euro (Tab. 3).

Tab. 3 PROSPETTO RETTIFICHE – BILANCIO 2000 (mgl €)

Imposte e tasse sul reddito (IRPEG-IRAP)	67.811
Trasferimenti in c/capitale	-67.139
Utilizzo fondo costruzione scuola Forlì	-4.648
Accantonamento fondo rischi su liti in corso	-13.376
Fondo svalutazione crediti	-57.122
Fondo contenzioso con il personale	-2.272
Quota balance per recupero 1998	7.057
Quota balance per recupero 1999	1.209
Massa stipendiale per rettifica competenza economica	103
Integrazione costi 2000 per imputazione residuo 1999	-5.113
Riduzione costi 2000 per chiusura contratto	930
Eliminazione costi 2000 da imputare al 2001	110
Rettifica Balance Eurocontrol 2000	6.317
Rettifica esenzioni ed oneri sociali	-8.096
Assorbimento Fondo lavori ciclici di manutenzione e revisione	846
Assorbimento Fondo svalutazione crediti	4.427
Sopravvenienza attiva per SCCAM	-3.381
Sopravvenienza attiva ponti radio	4.379
Utilizzo fondo imposte differite	16.617
TOTALE	**-51.133**

Tali rettifiche danno un totale negativo di 51.133 mgl € che, sottratte all'avanzo economico del conto consuntivo elaborato in precedenza (29.081 mgl €) e al netto delle imposte sul reddito d'esercizio (-23.360 mgl €), danno una perdita d'esercizio di 45.412 mgl €.

La Tab. 4 espone, per i tre anni esaminati, i ricavi per prestazioni di servizi istituzionali, rettificati negli esercizi 2000 e 2001.

Tab. 4 (mgl €)

RICAVI PER SERVIZI ISTITUZIONALI E VENDITE	2000	2001	2002
Servizio di rotta e terminale gest.EUROCONTROL	457.423	411.408	415.228
Esenzioni rotta e terminale (L. 160/89) *	43.107	24.256	50.102
Ripianamento per aeroporti a basso traffico (L.160/89)	45.728	---	56.668
Vendita pubblicazioni**	201	361	---
Balance Eurocontrol (al netto)	- 32.734	37.131	64.164
Altre tipologie di servizi	1.905	3.264	2.873
Differenza costi terminale (L.160/89)	---	---	- 1.048
Proventi da partecipazione a progetti di ricerca	24	---	---
Servizio di rotta e terminale gest. ENAV	112	---	---
Tassa sorvolo internazionale	11	26	---
totale	515.777	476.446	587.987
ALTRI PROVENTI E RICAVI DI GESTIONE	1.194	23.370	4.133
Valore della produzione	516.971	499.816	592.120

*Nei bilanci del 2000 e 2001 le Esenzioni rotta sono tra "altri proventi e ricavi".

**I ricavi derivanti dalla vendita di pubblicazioni aeronautiche sono stati detratti nel bilancio del 2002 dai costi imputati per tariffe di rotta e terminale.

Il bilancio del 2001 segna una diminuzione del 10% del fatturato da Eurocontrol, causato dalla riduzione a fine anno del traffico aereo dovuto alle note vicende relative ai fatti dell'11 settembre 2001; nel 2002, nonostante l'aumento delle tariffe applicate da Eurocontrol, il ricavo è pressoché invariato (+ 0,9%) per il decremento del traffico aereo registrato in tutta l'Unione Europea; in particolare, si è riscontrata una percentuale negativa del 2,9% in Italia, del 2,2% in Germania, dell'1,3% in Inghilterra e dell'1,1% in Francia; la situazione è migliorata dall'ultimo trimestre del 2002 che ha evidenziato un aumento di traffico aereo, rispetto al corrispondente periodo del 2001, del 9%.

Figurano ancora nel 2001 gli introiti per le pubblicazioni tecniche, che aumentano dell'80%[14], mentre nel 2002 gli stessi – come già accennato - non sono evidenziati perché detratti dai costi da imputare alle tariffe di rotta e di terminale; è opportuno, per il futuro, trascrivere separatamente i ricavi di cui trattasi, anche se di importo non rilevante, in quanto riferiti alla gestione caratteristica della Società. Gli altri servizi forniti da ENAV, quali previsioni

[14] ENAV produce, tra l'altro, cartografia aeronautica.

meteo e climatologiche, servizi di informazione aeronautica ecc., aumentano nel 2001 del 71% per poi diminuire nuovamente del 12% nel 2002; si chiudono nel 2001 le ultime riscossioni per il servizio di rotta e di terminale e per le tasse di sorvolo internazionali gestito direttamente da ENAV.

Le voci "Esenzioni rotta e terminale" e "Ripianamento per aeroporti a basso traffico", facenti capo alla L. 160 del 1989 (v. nota n.10), che nei bilanci del 2000 e 2001 erano inserite tra "Altri proventi e ricavi", nel 2002 fanno parte correttamente dei ricavi per prestazioni di servizi istituzionali. Nella Tab.4 si è provveduto ad apportare le opportune modifiche per un più reale confronto. Tali voci, di importo rilevante nei bilanci del 2000 e 2002 ed esiguo nel bilancio 2001, sono state influenzate da una problematica sorta dopo la trasformazione dell'ENAV in S.p.A. avvenuta l'1 gennaio 2001. Infatti, in base all'art. 9 della l. n. 665/96 e alla raccomandazione NARS del 21/6/2001, emanata in attuazione della delibera CIPE del 24/4/1996, la "regolazione dei servizi di interesse pubblico, attività oggetto di esclusiva della Società, deve essere effettuata tramite il contratto di servizio e di programma". Non essendo stato, all'epoca, definito il suddetto contratto[15], la legge finanziaria, sia per il 2001 che per il 2002, non ha previsto lo stanziamento dei contributi in conto esercizio finalizzati alla copertura degli oneri di servizio pubblico, determinati per alcuni servizi erogati da ENAV in esenzione di tariffa (a carico dello Stato). La Società, a fronte dei 95 mln € spettanti quali introiti da servizi erogati, si è vista riconoscere dal Ministero dell'Economia e Finanze solo 46.239 mgl €. Tale somma è di inderogabile spettanza della Società, in quanto compenso previsto da norma di carattere internazionale, recepita nell'ordinamento italiano (legge 575/95) e, come tale, definitivamente acquisita fra i ricavi dell'esercizio. Considerato, inoltre, che ENAV ha ricevuto, secondo le modalità dei decreti emanati in attuazione dell'art. 7, c.4, della l. 575/95 per la regolarizzazione dei flussi finanziari tra Eurocontrol e lo Stato italiano, 46.239 mgl € a titolo di anticipazione sui predetti trasferimenti statali e, avendo ritenuto fosse venuta meno la relativa fonte, ha appostato, quale debito nei confronti del Ministero

[15] Il Contratto di servizio è stato sottoscritto da tutti i Ministri interessati (Economia, Infrastrutture e Difesa) il 20 marzo 2003; il Contratto di programma non è stato ancora definito.

(21.983 mgl €), la differenza tra le anticipazioni ricevute (46.238 mgl €) e la quota, come sopra, comunque spettante (24.256 mgl €).

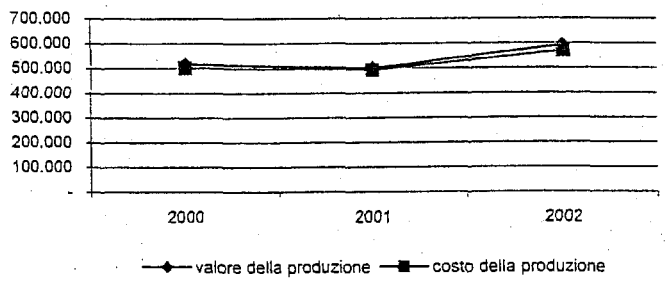
Nella voce "Altri ricavi e proventi" figura, tra l'altro, il finanziamento CEE di 865 mgl € per vari progetti di ricerca .

Il valore totale della produzione, una volta compensati i vari movimenti, presenta una riduzione del solo 3% nel 2001 ed un aumento del 18% nel 2002.

Il costo totale della produzione manifesta una lieve flessione del 2% nel primo esercizio esaminato e un incremento del 15,7% nel secondo. Dalla contabilità analitica fornita da ENAV si evince il notevole aumento del costo per materie prime determinato dal maggiore acquisto di parti di ricambio (dalle 1.825 mgl € del 2001 si è passati alle 7.559 mgl € nel 2002). Le spese per servizi si riducono complessivamente del 6,5% nel 2001, per poi risalire nel 2002 (+6%); in particolare, in questo capitolo si riscontrano minori spese di manutenzione impianti e attrezzature del 10% nel primo anno (pressoché invariate nel secondo) a causa del minore traffico aereo e per essere diminuita quell'attività manutentiva legata al Piano di ammodernamento e potenziamento delle strutture e tecnologie messo in essere per il Giubileo 2000; le spese per aggiornamento software e assistenza specialistica si sono quasi dimezzate (49%) nel 2001, in quanto sul precedente esercizio gravava l'acquisto dei macchinari per il CED AOIS (tale spesa è risalita nell'ultimo esercizio (+50%) per il perfezionamento del sistema informatico aziendale (ERP), al quale si devono ancora abilitare i siti periferici della Società); infine, tra le spese per servizi, emerge - ed è sempre più rilevante - la spesa per consulenze ed incarichi professionali esterni che negli esercizi in riferimento aumentano di oltre il 100% rispetto al 2000.

Il costo per il personale si incrementa del 6,4% nel 2001 per l'applicazione dell'ultima fase del CCNL 1998/2001, e del 12,3% nel 2002 per accantonamenti finalizzati alla copertura dei costi imputabili al rinnovo contrattuale, all'istituzione di una previdenza integrativa, e a nuove assunzioni di personale (n. 209 unità nel 2001, di cui 3 dirigenti e n. 109 unità nel 2002 di cui 8 dirigenti).

Gli ammortamenti, rapportati esclusivamente ad immobilizzazioni materiali, subiscono una flessione del 6,7% nel 2001, in quanto gli investimenti si riferiscono, principalmente, ad immobilizzazioni in corso d'opera quindi non ammortizzabili. Nel 2002, al contrario, si evidenzia un aumento di tale voce del 63,6% in quanto sono stati resi operativi immobili per 370 mln €. Il grafico seguente rappresenta l'andamento del valore e del costo della produzione nell'ultimo triennio.



I proventi ed oneri straordinari danno un saldo negativo sia nel 2000 che nel 2001, infatti da -40.740 mgl € si passa a -666 mgl €: questo risultato è conseguenza di quelle rettifiche (a cui si è accennato in precedenza) operate in sede di riclassificazione del consuntivo dell'esercizio 2000; in tale occasione si è proceduto anche alla completa svalutazione dei crediti sofferenti[16], per cui si registrano oneri straordinari per 57.122 mgl € e proventi straordinari, per l'assorbimento del relativo Fondo svalutazione crediti, di 4.427 mgl € (v. tab. 3). L'esercizio 2002, al contrario, mostra un saldo positivo di 7.372 mgl € soprattutto per un'insussistenza del passivo di 18.962 mgl €

[16] Sono crediti relativi alla mancata riscossione di alcune tariffe riferite agli anni precedenti quando la loro gestione era demandata interamente ad ENAV.

collegata alla revisione del debito verso il personale e verso gli enti previdenziali.

3.3 - Gli indici di bilancio

Dopo l'esame dei bilanci d'esercizio per gli anni 2001 e 2002 (comparati con l'anno 2000), così come redatti da ENAV S.p.A. nel rispetto delle norme del codice civile, si è ritenuto opportuno procedere ad una rielaborazione dei valori contabili al fine di ottenere una base per il calcolo di appositi quozienti o indici utili ad un'analisi temporale e sequenziale della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della Società.

Il loro valore esprime, peraltro, dati sintomatici che vanno anche correlati alle peculiari attività svolte dall'Enav e alla sua natura di impresa pubblica.

INDICI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE E LIQUIDITA'

Tab. 5

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO				(mgl €)
		2000	2001	2002
ATTIVO CORRENTE	**Impieghi**			
	Attività liquide			
	Liquidità immediate:			
	- conti/correnti attivi	639.239	613.622	511.542
	Liquidità differite:			
	- crediti verso clienti	110.101	129.683	183.048
	- crediti verso imprese contr.	---	---	216
	- crediti verso altri	147.992	86.039	156.182
	- ratei e risconti attivi	285	642	357
	totale	258.378	216.364	339.803
	Attività disponibili			
	Rimanenze parti di ricambio	14.953	17.476	37.540
	TOTALE ATTIVO CORRENTE	**912.570**	**847.462**	**888.885**
ATTIVO IMMOBILIZZATO	**Immobilizzazioni nette**			
	Immobilizzazioni tecniche	795.295	713.532	803.360
	" finanziarie	104	372	88.790
	TOTALE ATTIVO IMMOBILIZZATO	**795.399**	**713.904**	**892.150**
	TOTALE CAPITALE INVESTITO	**1.707.969**	**1.561.366**	**1.781.035**

	Fonti di finanziamento	2.000	2001	2002
PASSIVO CORRENTE	Debiti a breve	348.821	243.804	372.987
	Ratei e risconti passivi	---	---	15.567
	TOTALE PASSIVO CORRENTE	**348.821**	**243.804**	**388.554**
PASSIVO CONSOLIDATO	Fondi per rischi ed oneri	200.723	83.795	77.451
	Debiti a medio e lungo termine	---	---	12.970
	T.F.R.	5.005	33.300	36.388
	TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO	**205.728**	**117.095**	**126.809**
	CAPITALE DI TERZI	**554.549**	**360.899**	**515.363**
	CAPITALE PROPRIO	**1.153.420**	**1.200.467**	**1.265.672**
	TOTALE	**1.707.969**	**1.561.366**	**1.781.035**

La situazione patrimoniale suesposta è stata riclassificata secondo un criterio finanziario: le attività (impieghi) sono raggruppate in base al loro grado di liquidità, le passività e il capitale proprio (fonti di finanziamento) sono raggruppati in base al grado di esigibilità.

Il rapporto tra il capitale investito e il capitale proprio indica la struttura dei finanziamenti evidenziata dall'indice di indebitamento. Il grado di copertura degli investimenti con mezzi finanziari propri dà il seguente esito:

	capitale investito / capitale proprio	indice di indebitamento
2000	1.707.969 / 1.153.420	**1,48**
2001	1.561.366 / 1.200.467	**1,31**
2002	1.781.035 / 1.265.672	**1,41**

Essendo ottimale un indice uguale ad 1, rappresentativo di una gestione degli investimenti totalmente finanziata con capitale proprio, si rileva un indebitamento altalenante negli ultimi tre anni con una lieve ripresa nell'esercizio 2002; va tuttavia precisato che le voci più incisive del capitale investito sono riferite a crediti verso l'Erario, verso i Ministeri (per rimborso voli esenti) o alle movimentazioni Eurocontrol. Quanto agli investimenti veri e propri è stato predisposto nel corso del 2002 un piano triennale (2002-2004), ma in realtà sono state avviate nuove opere per sole 196.400 mgl €, importo esiguo nella considerazione che riflette l'11% del capitale investito.

Di seguito si riporta l'indice di copertura dell'attivo immobilizzato, che appare significativo in quanto le immobilizzazioni nette costituiscono il 45,7% del capitale investito nel 2001 e il 50% nel 2002.

	cap.netto+pass.cons.to / attivo immobilizzato	indice di copertura dell'attivo immobilizzato
2000	1.153.420+205.728 / 795.399	**1,71**
2001	1.200.467+117.095 / 713.904	**1,85**
2002	1.265.672+126.809 / 892.150	**1,56**

Tale rapporto evidenzia una struttura finanziaria abbastanza equilibrata, quindi una buona copertura delle immobilizzazioni nel 2001, in flessione nel 2002. Questo indice rispecchia la situazione di stasi in cui versa ENAV che, negli ultimi anni, non ha risposto adeguatamente alle mutate esigenze del settore che necessita di innovazioni tecnologiche mirate ad una maggiore sicurezza del volo.

Passando ora ad esaminare la situazione della liquidità, cioè l'equilibrio finanziario a breve, si rileva un indice di disponibilità finanziaria (current test) molto elevato.

	attivo corrente / pass. corrente	indice di disponibilità finanziaria
2000	912.570 / 348.821	**2,62**
2001	847.462 / 243.804	**3,48**
2002	888.885 / 388.554	**2,29**

Indicando tale rapporto la capacità di ENAV di fronteggiare i propri impegni finanziari a breve con le liquidità immediate e differite e con l'eventuale smobilizzo delle altre attività disponibili, è chiaro che la Società ha disponibilità in esubero, nella ulteriore considerazione che un'ottima situazione di liquidità dovrebbe dare un indice superiore ad 1, ma non maggiore di due.

Tutto ciò è confermato dall'indice di liquidità primaria dal quale emerge con chiarezza che sono sufficienti le disponibilità liquide a sostenere il passivo corrente.

	liquidità immediate / passivo corrente	indice di liquidità primaria
2000	639.239 / 348.821	**1,83**
2001	613.622 / 243.804	**2,52**
2002	511.542 / 388.554	**1,32**

Alla stessa conclusione si perviene con l'indice di liquidità secondaria (Quick test) e con l'indice di liquidità secca (Acid test).

	liq. immediate+differite / passivo corrente	quick test		liq. immediate / liq. differite	acid test
2000	639.239 + 258.378 / 348.821	**2,57**	**2000**	639.239 / 258.378	**2,47**
2001	613.622+216.364 / 243.804	**3,41**	**2001**	613.622 / 216.364	**2,84**
2002	511.542+339.803 / 388.554	**2,19**	**2002**	511.542 / 339.803	**1,51**

INDICI DI REDDITIVITA' ED ECONOMICITA'

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (mgl €)

Tab. 6

	2000	2001	2002
Ricavi delle prestazioni di servizi ist.li e delle vendite *	515.777	476.446	587.987
Altri proventi e ricavi di gestione *	1.194	23.370	4.133
Valore della produzione	**516.971**	**499.816**	**592.120**
- costi netti per materie prime, suss., di consumo e Di merci	- 5.052	- 4.733	- 10.136
+/- variazioni delle rimanenze	1.420	2.522	4.754
- costi per servizi e per godimento di beni di terzi	- 181.822	- 170.343	- 181.600
- oneri diversi di gestione	- 934	- 411	- 924
Valore aggiunto	**330.583**	**326.851**	**404.214**
- costo del personale	- 238.627	- 253.814	- 285.095
- ammortamenti e svalutazioni crediti	- 62.801	- 58.604	- 95.894
- Accantonamenti per fondi rischi ed oneri	- 13.376	- 6.197	---
Reddito operativo	**15.779**	**8.236**	**23.225**
+/- proventi ed oneri finanziari	2.908	1.073	1.178
Risultato della gestione ordinaria	**18.687**	**9.309**	**24.403**
+/- proventi ed oneri straordinari	- 40.740	- 666	7.372
Risultato al lordo delle imposte	**- 22.053**	**8.643**	**31.775**
- imposte sul reddito dell'esercizio	- 23.360	- 3.025	- 19.404
Reddito netto d'esercizio	**- 45.413**	**5.618**	**12.371**

*Per gli esercizi 2000 e 2001 queste voci sono state riclassificate come nella tab. 4.

Rielaborato il conto economico, come rappresentato nella Tab. 6, è possibile analizzare la redditività attraverso un insieme di indici che, partendo da un rapporto riassuntivo della gestione aziendale (la redditività del capitale proprio), si sviluppa per gradi in una serie di quozienti elementari, collegati fra loro, che esprimono sintomi segnaletici su aspetti particolari della gestione stessa.

Il tasso di redditività del capitale proprio o ROE (return on equity), detto anche saggio di reddito, è dato dal rapporto tra il reddito netto d'esercizio e il capitale proprio (l'esercizio 2000 non viene equiparato perché ha un reddito netto negativo).

	reddito netto / capitale netto	R O E
2001	5.618 / 1.200.467	**0,47%**
2002	12.371 / 1.265.672	**0,98%**

Esso indica la redditività del capitale di rischio, cioè fornisce l'indicazione della remunerazione periodica generata dalla Società. Nel caso specifico, essendo il ROE l'espressione dell'efficacia delle scelte e delle decisioni assunte dal management di ENAV, il risultato della gestione negli anni considerati non mostra valori consistenti anche se in progresso.

Il ROI (return on investment), determinato dal rapporto tra il reddito derivante dall'attività istituzionale tipica di ENAV e le attività nelle quali si trovano investiti sia i mezzi propri che i mezzi di terzi, evidenzia tassi esigui pur se in tendenziale crescita.

	reddito operativo / capitale investito	R O I
2000	15.779 / 1.707.969	**0,92%**
2001	8.236 / 1.561.366	**0,53%**
2002	23.225 / 1.781.035	**1,30%**

E' un poco più elevata la redditività dell'attività istituzionale o ROS (return on sales) specialmente nell'esercizio 2002; tale redditività, peraltro, risente del regime di cost-recovery sancito dalla normativa internazionale per le attività di assistenza al volo e dell'incidenza delle compensazioni del Balance Eurocontrol (v.nota 11).

	reddito operativo / proventi servizi ist.li	R O S
2000	15.779 / 515.777	**3,06%**
2001	8.236 / 476.446	**1,73%**
2002	23.225 / 587.987	**3,95%**

Infine, è stata analizzata la rotazione del capitale investito cioè il numero di volte in cui il capitale utilizzato ruota, nel periodo considerato, per effetto degli introiti derivanti dall'attività istituzionale; questo è un indicatore temporale che, anche se rapportato soltanto a tre esercizi, manifesta un lieve miglioramento.

	proventi servizi ist.li / capitale investito	rotazione del capitale investito
2000	515.777 / 1.707.969	**0,30**
2001	476.446 / 1.561.366	**0,31**
2002	587.987 / 1.781.035	**0,33**

I conti economici riclassificati (Tab.6) presentano un risultato intermedio (valore aggiunto) ottenuto sottraendo dal valore della produzione complessiva d'esercizio i costi sostenuti per l'acquisto di beni e servizi, con esclusione di alcuni fattori facenti parte della struttura dell'azienda come personale, fattori pluriennali, finanziamenti.

	valore aggiunto per dipendente			valore aggiunto / costo del personale	indice segnaletico della produttività del lavoro
2000	330.583 / 3.258	101,47 mgl €	2000	330.583 / 238.627	1,39
2001	326.851 / 3.280	99,65 mgl €	2001	326.851 / 253.814	1,29
2002	404.214 / 3.468	116,56 mgl €	2002	404.214 / 285.095	1,42

Tali indicatori, sintomatici della produttività del lavoro, appaiono tendenzialmente positivi.

Tab. 7 PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEGLI INDICATORI

	2000	2001	2002
INDICATORI DI SOLIDITA'			
Indice di indebitamento (C_i : C_n)	1,48	1,31	1,41
Indice di copertura dell'attivo immobilizzato (C_n+$P_{c.to}$) : A_i	1,71	1,85	1,56
INDICATORI DI LIQUIDITA'			
Indice di disponibilità finanziaria (A_c : P_c)	2,62	3,48	2,29
Indice di liquidità primaria (L_i :P_c)	1,83	2,52	1,32
Indice di liquidità secondaria (L_{i+d} : P_c)	2,57	3,41	2,19
Indice di liquidità secca (L_i : L_d)	2,47	2,84	1,51
INDICATORI DI REDDITIVITA'			
Redditività del capitale proprio ROE (R_n : C_n)	---	0,47%	0,98%
Redditività del capitale investito ROI (R_o : C_i)	0,92%	0,53%	1,30%
Redditività dell'attività istituzionale ROS (R_o : P_{si})	3,06%	1,73%	3,95%
Rotazione del capitale investito (P_{si} : C_i)	0,30	0,31	0,33
INDICATORI DELLA PRODUTTIVITA' DEL LAVORO			
Valore aggiunto per dipendente (in migliaia di €)	101,47	99,65	116,56
Valore aggiunto rispetto al costo del personale	1,39	1,29	1,42

Come è noto, l'analisi condotta per indici di bilancio ha lo scopo di valutare nel suo aspetto dinamico alcuni componenti rivelatori della gestione operativa di un'azienda quali il valore economico del capitale, la solidità patrimoniale e le potenzialità di incremento reddituale remunerativo del capitale di rischio impiegato. Tutte nozioni, queste, comunemente utilizzate per descrivere lo "stato di salute" di una società per azioni tipica, di un'attività imprenditoriale, cioè, tesa al profitto, all'utile di gestione.

Enav, sotto questo profilo, è una società per azioni atipica. La sua gestione caratteristica non è finalizzata alla realizzazione di un utile, poiché l'azionista - Stato, titolare dell'intero capitale di rischio, non persegue la massima remunerazione reddituale ma realizzazione compiuta e valorizzazione dell'oggetto sociale, che è quello della sicurezza della navigazione aerea, alla quale lo Stato è chiamato a

contribuire anche in via suppletiva mediante la copertura finanziaria dei voli esenti da tariffa (c.d. copertura degli oneri di servizio).

Realizzare l'oggetto sociale è, dunque, non solo la "missione" di Enav, ma è anche il modo per ripagare non in senso reddituale ma socio-economico il capitale di rischio apportato dallo Stato.

Gli indici di bilancio esaminati offrono un'immagine di una società solida patrimonialmente e finanziariamente ma dalla modesta redditività. Quest'ultimo è il dato che – come sottolineato – non ha un fondamentale valore in una S.p.A. atipica come Enav e lo avrebbe ancora di meno se alla scarsa remunerazione del capitale di rischio si affiancasse un più alto livello di crescita del valore patrimoniale della Società, contrassegnato da una elevata propensione all'incremento delle immobilizzazioni materiali (e immateriali) attraverso la realizzazione di investimenti mirati e volti ad assicurare il continuo miglioramento della sicurezza del volo.

La presenza di un indice di liquidità eccessivamente alto può ritenersi rivelatore di indecisioni gestionali di utilizzazione di risorse che non possono essere giudicate favorevolmente e che impongono un deciso cambiamento delle scelte manageriali, in qualità e tempestività.

3.4 – Gli investimenti

La gestione di Enav, pur nella sua complessità, è sensibilmente agevolata sia dal particolare meccanismo di copertura dei costi di gestione con le tariffe praticate per il servizio erogato (c.d. cost-recovery), che dal fatto che le scelte imprenditoriali e/o manageriali, prive della preoccupazione di perseguire il profitto e vincolate sia dall'oggetto sociale (di assoluta rilevanza pubblica) che dai contenuti, concertati con i Ministri interessati, diventano quasi obbligate e devono essere indirizzate alla realizzazione del fine primario della sicurezza della navigazione aerea, attraverso investimenti in strumenti tecnologici sempre più avanzati e in risorse umane di sempre più alta professionalità.

In tale favorevole combinazione di copertura dei costi e di assenza di una stringente finalità di utile aziendale, la validità dell'operato dei vertici dell'Ente si può valutare, oltre che nella realizzazione di politiche di riduzione dei costi di gestione, nella misura in cui sono stati attuati i piani di investimento.

E' sembrato perciò opportuno ricostruire il processo di programmazione degli investimenti che hanno accompagnato Enav fin dalla fase anteriore alla sua trasformazione in S.p.A, perché esso offre un panorama significativo di buoni propositi e di aspettative mancate, in un susseguirsi di variazioni di programmi più che di realizzazioni, rivelatrici di incertezza valutativa e inefficienza decisionale.

Grandi proclami strategici, effettuati sulla base di onerose consulenze, rimasti perlopiù sulla carta.

Il Piano aziendale approvato dal Consiglio di Amministrazione con delibera n.165 del 28 dicembre 1998 era costruito in funzione della trasformazione dell'Enav da ente pubblico economico a società per azioni

(art 1.2, l.n. 665/96), trasformazione mirante alla realizzazione di un radicale cambiamento in senso imprenditoriale dei servizi da erogare.

Presupposti essenziali del conseguimento degli obiettivi del Piano erano:

1- la gestione integrata civile-militare degli spazi aerei per consentire all'organizzazione civile, responsabile della migliore circolazione dei flussi di traffico, la pianificazione di tutta la "risorsa cielo"; 2- il rinnovo tecnologico del sistema di navigazione aerea italiana al fine di aprire nuove frontiere di opportunità multimodali, nazionali ed internazionali, mediante l'impiego e lo sviluppo delle tecnologie satellitari.

Secondo lo stesso Piano, le principali linee di cambiamento richieste dall'evoluzione del modello istituzionale, e cioè:

a)- adeguamento della struttura finanziaria-amministrativa;

b)- adeguamento della situazione patrimoniale e fiscale;

c)- adeguamento della struttura organizzativa e dei processi aziendali:

d)- adeguamento del sistema degli spazi aerei e dei servizi;

avrebbero dovuto raggiungere i seguenti risultati:

1- l'indipendenza dell'intervento finanziario pubblico per l'equilibrio della gestione, regolando l'eventuale contributo statale esclusivamente per gli investimenti attraverso il "contratto di programma";
2- la valorizzazione degli elementi, dei dati, dei processi e dei sistemi aziendali con obiettivi di redditività, attraverso l'allargamento delle fonti di provento;
3- l'articolazione del complesso delle attività in una logica di mercato, enucleando i servizi soggetti a "cost recovery" da altri segmenti da gestire invece con ottica di profittabilità, sia in via diretta che attraverso la costituzione di società controllate e/o collegate.

L'indipendenza dall'intervento finanziario pubblico, che il Piano aziendale del 1998 limitava a quello necessario al raggiungimento dell'equilibrio di bilancio, è un tema – come si vedrà – ricorrente nei

successivi programmi aziendali. Questa condivisibile tendenza manageriale, dettata prevalentemente da un desiderio di autoreferenzialità, più che da un'obbiettiva valutazione delle potenzialità economico-finanziarie di bilancio che non poggino su aleatorie crescite di entrate e di economie di gestione; viene puntualmente contraddetta dagli stessi autori del Piano allorché affrontano il problema degli investimenti.

Si legge, infatti, che "mentre si dispone oggi degli strumenti necessari a garantire, in termini di competenza economica, il pareggio di bilancio di parte corrente, non può dirsi ancora risolto il problema del finanziamento delle spese di investimento. Questo ha fatto, sinora, unicamente carico ai trasferimenti in conto capitale da parte dello Stato, tra l'altro in termini generali, risultanti dalle residualità della sovvenzione di equilibrio, una volta integralmente coperte le spese correnti. L'imprevedibilità della misura delle assegnazioni effettive rispetto ai fabbisogni contrasta con la necessità di certezza di risorse per i finanziamenti di programmi a carattere pluriennale a causa della impossibilità di assumere su esercizi futuri impegni cui successivamente è probabile non si potrebbe far fronte per insufficienza delle necessarie fonti di finanziamento, pregiudicando la stessa pianificazione".

Il programma di investimenti contenuto nel Piano 1998, valido fino all'anno 2003, interessava – come gli altri che lo seguiranno- i sistemi operativi, di comunicazione, di navigazione, di sorveglianza, nonché le infrastrutture per servizi in rotta e di terminale ed aeroportuali per quasi 2.500 mld/lire, considerando i pregressi impegni di accantonamento, secondo il prospetto riportato in Tab. 8.

Tab.8

Mgl/lire					
Conto esercizio		Assest. 98	Bil. 1999	2000-2001	TOTALE
		193.581	266.633	437.300	897.514
Conto capitale	Accanton.	Assest. 98	Bil. 1999	2000-03	TOTALE
Servizi di rotta	157.973	29.500	45.665	303.500	536.638
Servizi terminali	137.222	144.516	45.800	550.900	858.438
Servizi di supporto	2.520	10.780	17.700	76.100	107.100
Totale C. capitale	297.715	184.796	109.165	930.500	1.522.176
TOTALE GENERALE	**297.715**	**378.377**	**375.798**	**1.367.800**	**2.419.690**

Evidentemente il Piano aziendale 1998 non venne ritenuto soddisfacente se lo stesso Consiglio di Amministrazione affidava (delibera n.26 del 18.3.1999 e n.43 del 4.5.2000) ad una società di consulenza il compito della definizione di un piano di ristrutturazione dell'Ente e di un piano di impresa.

Il piano di impresa per la trasformazione

Il Piano di Impresa per la trasformazione (ottobre 2000) costituisce il piano triennale di Enav 2001-2003 il cui primo esercizio finanziario coincide con il mutamento giuridico dello stesso da Ente pubblico economico a S.p.A..

Esso rappresenta l'evoluzione del progetto di trasformazione assunto nel contratto di programma e di servizio sottoscritto dal ministro dei trasporti e dal Commissario Enav il 29 settembre 2000. Il programma prevedeva spese per investimenti nel triennio 1999-2001 per 1.120.235 mln/lire secondo il seguente prospetto (Tab. 9).

RIEPILOGO GENERALE
(mln/lire)

Tab.9

Settore di intervento	Fabb. Triennale	1999	2000	2001
1 TELECOMUNICAZIONI E RADIO NVIGAZIONE	335.985	167.307	85.045	83.633
2 CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE AEREA	409.376	193.410	100.483	115.483
3 SERVIZI E SISTEMI METEO AEROPORTUALI	67.785	22.400	19.865	25.520
4 SUPPORTO AI SERVIZI E AI SISTEMI ATS	307.089	174.675	61.151	71.263
Totale generale	**1.120.235**	**557.792**	**266.544**	**295.899**

Nello stesso contratto di programma si sottolineava il fatto che "a partire dalla sua trasformazione in S.p.A. le necessità finanziarie dell'Enav per gli investimenti dettati dalle esigenze di potenziamento tecnologico ed incremento di capacità di servizio saranno affrontate con il ricorso all'autofinanziamento".

Nelle premesse del Piano sono poi indicati cinque fattori di sviluppo:

- volume di traffico: il traffico complessivo gestito da Enav passerà da 1 milione di voli del 1998 a 1,4 nel 2004,con un trend di lungo termine previsto del 3%-5%/anno;
- livello di sicurezza: l'aumento di traffico (raddoppio entro il 2010) richiede l'innalzamento dei livelli di sicurezza e dei conseguenti investimenti;
- tipologia del servizio: il mercato richiede servizi sempre più veloci di elevata qualità operativa ad impatto ambientale compatibile;
- ampliamento in altri mercati: la progressiva integrazione dello spazio aereo europeo comporta la necessità di una qualificazione Enav a

gestire spazi extra-nazionali e la possibilità di stabilire gli opportuni accordi internazionali;

- concorrenza con altri operatori esteri: il contesto di mercato per Enav si evolve con un aumento di operatori con cui confrontarsi (Air Traffic Services Providers), comportando la necessità di ridurre i costi diretti ed indiretti del servizio.

"La strategia di risposta alla domanda esterna – si legge sempre nel Piano – è stata ed è un ampio complesso sistema di investimenti tecnologici, infrastrutturali ed organizzativi, coerenti con le politiche europee. Gli investimenti rappresentano circa il 40% dei ricavi annui ponendo Enav nel novero delle aziende italiane "high-technology driven" di rilievo continentale: è peraltro essenziale che il sistema gestionale ed organizzativo di Enav sia in grado di governare e di impiegare efficacemente il patrimonio di risorse disponibili".

Il Piano prevedeva l'impegno di risorse finanziarie in progetti di investimento per aree d'intervento, secondo il seguente prospetto (Tab. 10):

DETTAGLIO INVESTIMENTI
(mln/lire)

Tab.10

	2001	2002	2003	totale
Sicurezza operativa	22.400	14.600	13.800	50.800
Sistemi operativi	300.000	300.000	300.000	900.000
Tecnologie innovative	70.000	50.000	50.000	170.000
Aeromobili Radiomisure	20.000	20.000	-----	40.000
Sistema informativo	8.700	8.900	9.100	26.700
Formazione	9.700	5.600	5.500	20.800
Interventi generali	6.100	4.000	4.000	14.100
Risparmio internaliz. Project management	-15.000	-20.000	-30.000	-65.000
Totale	421.900	383.100	352.400	1.157.400

Il Piano si occupava anche di quegli aspetti di "marketing" e di aree di sviluppo che avrebbero potuto ridurre i costi operativi e allargare le fonti di ricavo, come la riorganizzazione del servizio della gestione manutentiva degli impianti attualmente delegata a soggetti terzi,

l'ampliamento delle attività formative e di consulenza di Enav, lo sviluppo dei servizi meteorologici, delle radiomisure e dei servizi informativi per i Paesi terzi.

Il piano strategico 2002-2004

Nel giugno del 2001 Enav commissiona un nuovo Piano strategico (2002-2004) al fine di implementare e sviluppare il Piano di trasformazione dell'ottobre 2000.

Il Piano prevedeva una pianificazione triennale che rappresentava il percorso per raggiungere gli obiettivi di sicurezza e capacità del sistema necessario per ottenere efficienza nel servizio e, quindi, per essere in condizione di operare in scenari di competizione per il mercato.

Il programma triennale degli investimenti suggeriti dall'advisor, suddivisi per categorie di intervento, ammontavano complessivamente a 1.455.250 mln/lire rappresentati in Tab. 11.

Tab.11

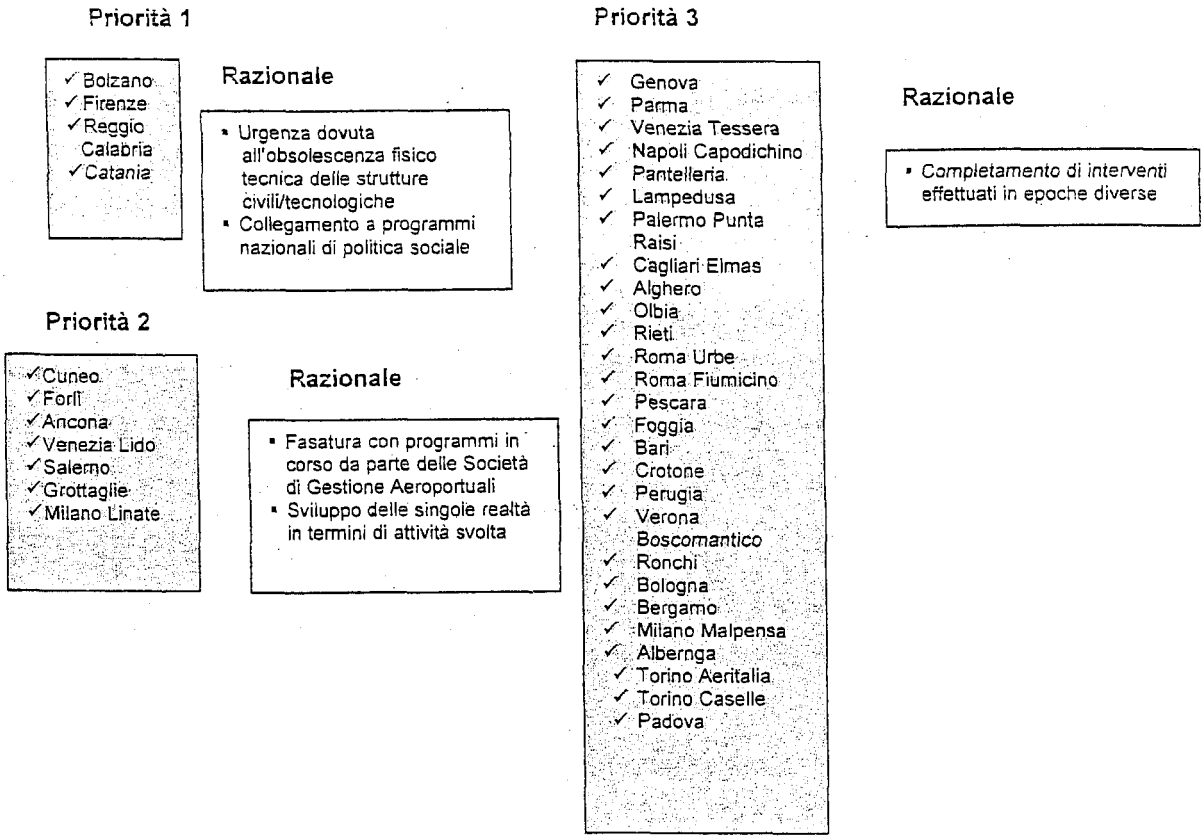
INVESTIMENTI mln/lire

Pianificazione

	Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004	Totale triennio
Sicurezza	245.900	258.000	177.800	681.700
Capacità	45.500	90.500	167.000	303.000
Ambiente	3.000	0	0	3.000
Regolarità	---	---	4.000	4.000
Altri investimenti	76.350	206.700	180.500	463.550
Totale	370.750	555.200	529.300	1.455.250

Il consulente proponeva anche delle priorità di interventi graduate secondo il seguente prospetto:

Fig.7 Priorità degli interventi per aeroporto



L'esame, sia pur sintetico, dei piani di investimento contenuti nei documenti sopraindicati rende chiari almeno due aspetti.

In primo luogo, la necessità di un continuo ammodernamento delle dotazioni strumentali onde garantire la sicurezza della navigazione aerea. In secondo luogo, la necessità di implementare anche gli apparati tecnologici non obsoleti onde consentire un aumento del traffico aereo, decisivo al fine di incrementare le entrate di bilancio. In sostanza, sia la sicurezza dei voli, sia l'equilibrio e, ove possibile, l'utile di bilancio dipendono dagli investimenti.

In tutti i documenti esaminati viene indicato un programma di investimenti pluriennale che avrebbe dovuto accrescere il patrimonio di Enav e valorizzare la sua posizione fra i competitors europei. Il susseguirsi dei mutamenti al vertice nella Società ha impedito di dare

continuità alle scelte manageriali che, peraltro, avrebbero dovuto almeno evitare il ricorso ad ulteriori consulenze in materia di investimenti, in presenza di piani di azienda redatti sia da esperti interni di alta professionalità, sia da società di consulenza specializzate.

Ma c'è un altro aspetto da sottolineare: al momento della trasformazione dell'Enav in S.p.A., al fine della determinazione del valore del patrimonio da iscrivere in bilancio, fu dato l'incarico ad una società di consulenza (in questo caso assolutamente necessario) di valutare i beni dell'Ente. Tale studio ha portato a due conclusioni: 1- il valore economico dell'asset di Enav è quasi coincidente con quello fino ad allora iscritto in contabilità; 2- i beni materiali strumentali, cioè quelli preposti alla navigazione aerea, ancorché idonei a garantire la sicurezza dei voli, presentano un elevato grado di obsolescenza.

Ne deriva che, a partire dal 1° gennaio 2001, cioè dall'inizio del primo esercizio finanziario quale S.p.A., il management di Enav era a conoscenza che almeno una parte degli investimenti doveva (e deve) essere destinata alla sostituzione dei beni costituenti il patrimonio esistente (che si potrebbero definire "ordinari" o "obbligatori"), con il conseguente peso sul budget annuale e sulla possibilità di impegnare altre risorse finanziarie su quegli investimenti (che si potrebbero definire "straordinari", ma non meno necessari) che, implementando le apparecchiature tecnologiche già in dotazione, dovrebbero consentire un aumento del traffico aereo ed un conseguente incremento delle entrate.

Con l'ausilio delle conclusioni offerte dagli studi strategici di settore compiuti dalle società di consulenza e trasfusi nei piani aziendali sopraesaminati, poi, il management di Enav, fin dal primo esercizio finanziario conseguente alla sua trasformazione in S.p.A., e tantopiù in quello successivo, aveva un quadro abbastanza preciso degli obiettivi che si potevano raggiungere per rafforzare e sviluppare, in senso imprenditoriale, la posizione di Enav nell'aviazione civile europea e internazionale e delle strategie per conseguirli.

L'esame comparativo con i corrispondenti concorrenti europei (Germania, Gran Bretagna, Francia e Spagna) compiuto dalla società di consulenza, e riportato in Tab. 12 per l'anno 2000 sulla struttura di costo dei servizi di rotta (ragionevolmente rappresentativa di quella associabile al totale dei costi aziendali), rivelava una percentuale decisamente alta (34%) dei "costi operativi", riferibili, perlopiù, alla necessità di Enav di effettuare il servizio di gestione e manutenzione delle infrastrutture in outsourcing e, di contro, la bassa quota degli ammortamenti (14%), inferiore a quelli dei "competitors", indicativa di una politica di investimenti più contenuta. Dette risultanze dovrebbero ancora oggi costituire punti di riflessione per il management.

Tab.12

	DPS (GERMANIA)		NATS (G.B.)		DNA (FRANCIA)		AENA (SPAGNA)		ENAV (ITALIA)	
Anno 2000	Euro	%sui costi	Euro	%sui costi	Euro	%sui costi	Euro	%sui costi	Euro	% sui costi
Costi totali	527.472		699.041		732.000		361.408		400.810	
Personale	320.524	61%	326.914	47%	436.000	60%	218.649	60%	196.500	49%
Costi operativi	91.862	17%	305.731	44%	114.000	16%	71.432	20%	138.100	34%
Ammortamenti	90.255	17%	66.445	10%	149.000	20%	53.704	15%	57.640	14%
Interessi	24.831	5%	88.175	13%	33.000	5%	17.623	5%	8.570	2%

Per fronteggiare, e possibilmente battere la concorrenza, Enav avrebbe dovuto procedere ad una riduzione dei costi di gestione relativi all'approvvigionamento dei mezzi necessari all'esercizio della sua attività, cioè, conseguire economie di spesa attraverso il miglioramento dell'organizzazione interna, delle procedure e del controllo di gestione. L'obiettivo di modificazione e adeguamento della struttura aziendale, che avrebbe certamente inciso sul conto economico con un minor costo di produzione, non era però la strategia primaria per raggiungere, nel lungo periodo, quei livelli di sviluppo che avrebbero dovuto portare Enav a rafforzare e migliorare la sua posizione nel settore del trasporto aereo civile e commerciale internazionale. Lo sviluppo di un'azienda si misura, principalmente, in termini di aumento del valore della produzione (e delle vendite, nella specie del volume dei servizi erogati) e non in termini di riduzione della spesa, per cui Enav avrebbe dovuto (e dovrebbe)

aumentare i ricavi, cioè il volume del traffico aereo servito. Per raggiungere tale risultato si potevano (e si possono) seguire due strategie alternative, meglio se integrate: a) riduzione delle tariffe del servizio di assistenza al traffico aereo, in modo da rendere più competitivo il "prezzo italiano" rispetto alla concorrenza europea; b) aumentare la frequenza dei voli assistiti.

Per incidere sul valore del costo del servizio di assistenza al volo è necessario modificare verso il basso il costo unitario del servizio; poiché questo è formato per la quasi totalità dai costi relativi al personale, dai costi di esercizio e dagli ammortamenti, è evidente che la voce principale della quale tentare di ridurre l'incidenza è quella relativa ai costi di esercizio, dato che la garanzia di sicurezza del volo richiede personale di elevata professionalità e che gli investimenti, per le stesse ragioni di sicurezza e di sviluppo, necessitano di incrementi programmati.

Per aumentare il numero dei voli assistiti in presenza di una domanda in crescita (prevista intorno al 4% annuo), c'è un solo modo: intensificare la frequenza del numero degli aeromobili in uno stesso spazio aereo, cioè ridurre la distanza fra di loro.

Per conseguire tale risultato, a parità di sicurezza, è necessario fornire all'aeromobile un servizio di assistenza sempre più tecnologicamente avanzato.

Dunque, occorrono investimenti in strumenti tecnologici quali quelli prodotti dallo sviluppo di approfondite ricerche.

Complementare all'incremento del traffico aereo, ma di incidenza proporzionale più limitata sul conto economico, potrebbe rivelarsi l'aumento delle entrate relative alle prestazioni del servizio di radiomisure e di meteorologia. In tali sensi si esprimeva nel Piano strategico 2002-2004 l'advisor.

Le valutazioni della predetta consulenza, pertanto, avrebbero potuto (e potrebbero) costituire le linee guida di corrette decisioni imprenditoriali.

Con delibera n.133 del 16 novembre 2000 l'allora Commissario dell'Ente (nominato il 4 agosto 2000), in esecuzione del Piano di Impresa per la trasformazione di Enav in S.p.A., presentava un piano triennale di investimenti così articolato (Tab. 13):

DETTAGLIO INVESTIMENTI
(mln/lire)

Tab.13

	2001	2002	2003	Totale
Sicurezza operativa	22.400	14.600	13.800	50.800
Sistemi operativi	300.000	300.000	300.000	900.000
Tecnologie innovative	70.000	50.000	50.000	170.000
Aeromobili Radiomisure	20.000	20.000	-----	40.000
Sistema informativo	8.700	8.900	9.100	26.700
Formazione	9.700	5.600	5.500	20.800
Interventi generali	6.100	4.000	4.000	14.100
Risparmio internaliz. Project management	-15.000	-20.000	-30.000	-65.000
Totale	421.900	383.100	352.400	1.157.400

Il successivo Consiglio di amministrazione, in carica dal gennaio 2001, approvava il piano di investimenti per il biennio 2001-2002 delineato nel prospetto di Tab. 14.

PIANO INVESTIMENTI 2001 – 2002

Tab.14 (mln/lire)

Item	PROGRAMMA		
	(Nota: importi IVA esclusa)	Anno 2001	Anno 2002
	INVESTIMENTI TOTALI	597.030	370.750
1	SERVIZI IN ROTTA (ACC)	154.000	53.700
	COMUNICAZIONI	28.500	35.000
	SISTEMI ATM	78.000	
	INFRASTRUTTURE	47.500	18.700
2	SERVIZI DI TERMINALE ED AEROPORTUALI (APP – TWR – AFIS)	186.560	99.500
	COMUNICAZIONI	62.400	13.000
	NAVIGAZIONE (AVVICINAMENTO ED ATTERRAGGIO)	39.600	45.500
	SORVEGLIANZA	56.500	9.500
	INFRASTRUTTURE	28.060	31.500
3	SERVIZI PRIMARI E DI SUPPORTO	256.470	217.550
	COMUNICAZIONI	15.000	75.000
	SERVIZIO METEOROLOGICO (MET)	39.000	50.000
	SERVIZIO INFORMAZIONI AERONAUTICHE (AIS)		2.000
	SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE	8.700	8.900
	SERVIZI TECNICI – MANUTENZIONE LOGISTICA	99.500	22.000
	SISTEMI DI SUPPORTO ATM	12.000	12.000
	RICERCA E SVILUPPO	50.500	42.000
	SISTEMI DI ADDESTRAMENTO	28.770	2.050
	SERVIZI GENERALI	3.000	3.600
	NAVIGAZIONE SATELLITARE	130.000	120.000

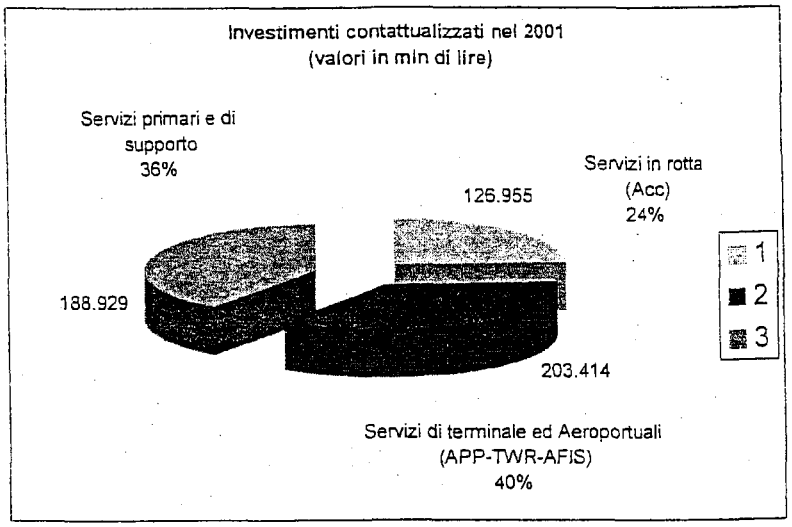
Nell'esercizio 2001 sono stati contrattualizzati investimenti per un valore complessivo di 519.298 mln/lire che risultano così suddivisi (Tab. 15):

CONSUNTIVO INVESTIMENTI 2001
(mln/lire)

Tab.15

Item	PROGRAMMA			
	(Nota: importi IVA esclusa)	Anno 2001 Piano (BUDGET)	2001 realizzati (contrattualizzati)	Delta Contratti Vs Piano
	INVESTIMENTI TOTALI	**597.030**	**519.474**	**- 77.556**
1	**SERVIZI IN ROTTA (ACC)**	**154.000**	**127.130**	**- 26.870**
	COMUNICAZIONI	28.500	43.965	+ 15.465
	NAVIGAZIONE	00	491	+ 491
	SORVEGLIANZA	00	00	00
	SISTEMI ATM	78.000	70.704	- 7.296
	INFRASTRUTTURE	47.500	11.970	- 35.530
2	**SERVIZI DI TERMINALE ED AEROPORTUALI (APP – TWR – AFIS)**	**186.560**	**203.415**	**+ 16.855**
	COMUNICAZIONI	62.400	66.483	+ 4.083
	NAVIGAZIONE (AVV. ed ATTERR.)	39.600	30.069	- 9.531
	SORVEGLIANZA	56.500	62.072	+ 5.572
	SISTEMI ATM	00	00	00
	INFRASTRUTTURE	28.060	44.791	+ 16.731
3	**SERVIZI PRIMARI E DI SUPPORTO**	**256.470**	**188.929**	**- 67.541**
	COMUNICAZIONI	15.000	00	- 15.000
	SERVIZIO METEROROLOGICO (MET)	39.000	23.995	- 15.005
	SERVIZIO INF. AERONAUTICHE (AIS)	00	00	00
	SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE	8.700	4.236	- 4.464
	SERVIZI TECNICI - LOGISTICA	99.500	107.370	+ 7.870
	SISTEMI DI SUPPORTO ATM	12.000	00	- 12.000
	RICERCA E SVILUPPO	50.500	24.110	- 26.390
	SISTEMI DI ADDESTRAMENTO	28.770	27.066	- 1.704
	SERVIZI GENERALI	3.000	2.152	- 848
	NAVIGAZIONE SATELLITARE (l'importo non è conteggiato nel totale degli investimenti)	130.000	130.000	00

Fig. 8



La distribuzione del peso finanziario degli investimenti descritto nella Fig.8 mostra un equilibrio di destinazione delle risorse nei tre macroaggregati (servizi in rotta, servizi di terminale e servizi primari e di supporto).

In particolare, si segnala l'ammodernamento dell'ACC di Padova (mln/lire 10.000), dell'aeroporto di Olbia (mln/lire 8.000), di quelli di Firenze, Palermo e Forlì (mln/lire 11.000), dell'ACC di Milano (mln/lire 3.000), nonché l'integrazione delle apparecchiature di simulazione del Centro di Formazione Professionale (mln/lire 8.000).

Il livello degli investimenti nell'anno 2001 è stato certamente alto (oltre 500 mld/lire), favorito anche dal ricorso alla procedura negoziata, ma non ha esaurito il volume programmato, né completamente realizzato le priorità di intervento selezionate dall'advisor.

Quella dell'incapacità di attuare pienamente i programmi d'investimento è una caratteristica comune ai due esercizi finanziari 2001 e 2002, molto più accentuata – come si vedrà – nel secondo. E' assente nei vertici Enav una chiara volontà di seguire le linee guida indicate dai consulenti chiamati a redigere i piani di investimento, i quali, finiscono per assumere il ruolo di semplici proposte di fattibilità, rischiando così di essere accantonati come costosi studi teorici. Detti piani, invece, una

volta elaborati dalla società di consulenza appositamente incaricata, avrebbero dovuto (e dovrebbero) essere coerentemente portati a termine, stabilendo ovviamente delle priorità compatibili con le disponibilità di bilancio, ma non possono essere sconvolti o sostituiti con altri a distanza di poco tempo e realizzati solo in parte, come avvenuto in Enav a partire dal 1998, ponendo a rischio così la crescita delle sue dotazioni tecnologiche e alimentando il dubbio (perlomeno nell'esercizio 2001) che, in alcuni casi, le scelte degli amministratori non siano state strettamente dettate da logiche di potenziamento e miglioramento funzionale del sistema.

Il programma di investimenti contenuto nel piano strategico 2002-2004 veniva rivisitato dall'Amministratore Unico, il quale, dapprima, ne rimodulava il budget annuale secondo il prospetto di Tab. 16, e, successivamente, stabiliva le priorità da realizzare nel corso del 2002 (Tab. 17).

Tab. 16 **Budget per Tipologia di Investimento 2002 – 2004**

Valori in €/000	2002	2003	2004	Totale triennio
ROTTA	67.200	39.000	60.800	167.000
Comunicazioni	32.200	11.800	13.400	57.460
Navigazione	24.210	–	--	24.210
Sorveglianza	1.000	12.600	17.100	30.700
Sistemi ATM	1.000	1.900	15.100	18.000
Infrastrutture	8.730	12.700	15.200	36.630
TERMINALE	148.718	57.300	82.085	288.103
Comunicazioni	28.000	5.900	6.700	40.600
Navigazione	45.053	19.100	28.800	92.953
Sorveglianza	39.565	6.300	8.500	54.365
Sistemi ATM	5.100	1.000	7.500	13.600
Infrastrutture	31.000	25.000	30.585	86.585
SERV. PRIMARI e di SUPPORTO	89.082	128.700	107.115	324.897
Comunicazioni	–	17.500	20.000	37.500
Servizio Meteorologico	21.500	10.898	16.700	49.098
Servizio Informazioni Aeronautiche	–	300	1.500	1.800
Servizi Tecnici – Logistica	13.000	10.000	3.900	26.900
Sistemi di supporto ATM	12.000	3.300	4.400	19.700
Sistemi Informativi aziendali	5.010	5.216	5.615	15.841
Ricerca e sviluppo	23.100	75.000	50.000	148.100
Sistemi di addestramento	11.743	3.486	4.000	19.229
Servizi generali	2.729	3.000	1.000	6.729
TOTALE GENERALE	305.000	225.000	250.000	780.000

Tab. 17 Elenco priorità investimenti 2002

N°	Programma	Importo
1	Programma di ammodernamento Aeroporto di Fiumicino fase 2 (sensori meteo, completamento reti, opere civili)	13 milioni €
2	Ammodernamento centri radio TBT del CRAV di Milano (n. 6 centri + multifono + STN)	17 milioni €
3	Ammodernamento centri radio TBT dell'ACC di Brindisi (n. 3 centri + multifono + STN)	8 milioni €
4	Interventi correttivi scaturiti dalle visite ispettive della Task force (n. 25 aeroporti)	8,5 milioni €
5	Completamento e monitoraggio sistema AVL dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari	3,5 milioni €
6	Ammodernamento parziale aeroporto di Parma realizzazione TWR/BT/ARO-MET, sistemi meteo	8 milioni €
7	Integrazione sistemi A-SMGCS con sistemi di multilaterazione per aeroporti Malpensa, Fiumicino e Milano Linate	6 milioni €
8	Realizzazione radar SMR per gli aeroporti di Torino e Venezia	9 milioni €
9	Sistema AIRNAS 2 (sistema avanzato di calcolo e progettazione procedure di volo)	3 milioni €
10	Sistemi per il monitoraggio di Wind-shear Piano nazionale – fase 1 (6 aeroporti)	11 milioni €
11	Completamento progetto CAV di Firenze per introduzione logistica STN	3 milioni €
12	Logistica (parti di ricambio peculiari prodotte da fornitori unici)	5 milioni €
13	Fall back system per gli ACC di Milano, Padova, Roma e Brindisi	12 milioni €
14	Banco prova volante	5 milioni €
15	Sistemi di radioassistenze sul territorio nazionale. Piani triennale di fornitura per 87,6 M.€/intervento 2002	43 milioni €
16	Rete privata virtuale ENAV. Piano triennale di fornitura:105 M.€/fase 2002	30 milioni €
17	Sistema informativo:ammodernamento rete LAN Sede Centrale – infrastrutture integrate di sicurezza	3 milioni €
18	Ristrutturazione parziale edificio vecchio ACC Roma Ciampino	3 milioni €
19	Arredi e mobili per ufficio	1 milione €
20	Formazione:simulatore di volo	1 milione €
21	Programma di ammodernamento Aeroporto Venezia Tessera e Venezia Lido	40 milioni €
22	Single Sky	18 milioni €
TOTALE		251 milioni €

Il ridimensionamento del programma d'investimento per l'anno 2002 (da 305 a 251 mln €) era dettato, oltre che da una scelta discrezionale, dai più ristretti tempi a disposizione per la sua contrattualizzazione (è doveroso ricordare che il mandato dell'Amministratore Unico era iniziato il 9 marzo dello stesso anno e la rimodulazione del piano aveva richiesto ulteriori tempi tecnici), ma dal

ridotto volume complessivo se ne poteva ragionevolmente prevedere la sua puntuale attuazione.

I dati di consuntivo espressi dal prospetto di Tab. 18 mostrano, invece, risultati insoddisfacenti.

CONSUNTIVO INVESTIMENTI 2002

(€)

Tab.18

Item	PROGRAMMA			
	(Nota: importi IVA esclusa)	Anno 2002 Piano (budget)	2002 realizzati (contrattualizzati)	Delta Contratti Vs Piano
	INVESTIMENTI TOTALI	**305.000.000,00**	**141.046.385,82**	**- 163.953.614,18**
1	SERVIZI IN ROTTA (ACC)	**67.200.000,00**	**9.809.870,76**	**- 57.390.129,24**
	COMUNICAZIONI	32.260.000,00	8.028.504,00	- 24.231.496,00
	NAVIGAZIONE	24.210.000,00	206.187,00	- 24.003.813,00
	SORVEGLIANZA	1.000.000,00	0,00	- 1.000.000,00
	SISTEMI ATM	1.000.000,00	813.814,00	- 168.186,00
	INFRASTRUTTURE	8.730.000,00	743.365,76	- 7.986.634,24
2	SERVIZI DI TERMINALE ED AEROPORTUALI (APP – TWR – AFIS)	**148.718.000,00**	**46.281.976,91**	**- 102.436.023,09**
	COMUNICAZIONI	28.000.000,00	12.156.578,00	- 15.843.422,00
	NAVIGAZIONE (AVV. ed ATTERR.)	45.053.000,00	16.891.295,40	- 28.161.704,60
	SORVEGLIANZA	39.565.000,00	14.586.000,00	- 24.979.000,00
	SISTEMI ATM	5.100.000,00	39.253,00	- 5.060.747,00
	INFRASTRUTTURE	31.000.000,00	2.608.850,51	- 28.391.149,49
3	SERVIZI PRIMARI E DI SUPPORTO	**89.082.000,00**	**84.954.538,15**	**- 4.127.461,85**
	COMUNICAZIONI	0,00	0,00	0,00
	SERVIZIO METEROROLOGICO (MET)	21.500.000,00	4.044.122,00	- 17.455.878,00
	SERVIZIO INFOR. AERONAUTICHE	0,00	0,00	0,00
	SERVIZI TECNICI – LOGISTICA	13.000.000,00	6.800.940,12	- 6.199.059,88
	SISTEMI DI SUPPORTO ATM	12.000.000,00	0,00	- 12.000.000,00
	SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE	5.010.000,00	136.151,00	- 4.873.849,00
	RICERCA E SVILUPPO	23.100.000,00	70.000.000,00	+46.900.000,00
	SISTEMI DI ADDESTRAMENTO	11.743.000,00	2.255.255,00	- 9.487.745,00
	SERVIZI GENERALI	2.729.000,00	1.718.070,03	- 1.010.929,97
	NAVIGAZIONE SATELLITARE (l'importo non è conteggiato nel totale degli investimenti)	**103.000.000,00**	**0,00**	**- 103.000.000,00**

Come è agevole constatare dall'esame del prospetto soprariprodotto (Tab.18), il programma di investimenti del 2002 non è stato rispettato e gli stessi hanno subito una brusca contrazione.

Nella propria relazione sulla gestione l'Amministratore Unico ha giustificato il rallentamento della mancata contrattualizzazione degli investimenti programmati nell'esercizio 2002 con il ricorso generalizzato alla gara pubblica secondo le procedure previste dalla normativa europea.

Non c'è dubbio che l'obbligatorietà del rispetto delle procedure concorsuali ad evidenza pubblica (peraltro ben conosciuta fin dall'inizio

del mandato) abbia inciso sui tempi di attuazione degli investimenti programmati, ma non si può non constatare che un più tempestivo avvio delle fasi preliminari di dette procedure (ed il loro controllo) avrebbe sensibilmente ridotto i ritardi registrati: al 30 aprile 2003 risultano bandite gare per circa 96 mln €, ma non ancora perfezionati bandi per oltre 100 mln € degli investimenti previsti.

3.5 - Risorse umane e formazione

Al 31 dicembre 2002 l'organico della Società risulta di n. 3.397 unità, con un incremento di n.27 risorse rispetto alla corrispondente data del 2001. In termini di consistenza media nel 2002 si è registrato un incremento del 4% della forza lavoro rispetto all'anno precedente.

Nel corso del 2002 e nel primo trimestre del 2003 sono stati raggiunti specifici accordi con le Organizzazioni Sindacali Nazionali in merito alla definizione di quelle norme contrattuali che non avevano ancora trovato attuazione in applicazione di quanto definito nel CCNL 1998-2001. Gli accordi riguardano i seguenti aspetti:

- definizione dei nuovi lay-out per ogni singolo impianto e relative turnazioni (c.d. efficientamento o standardizzazione);
- polizza sanitaria per il personale dipendente;
- previdenza integrativa con l'adesione al relativo fondo (Prevaer);
- nuovo ordinamento professionale;
- nuovi criteri di produttività;
- riforma degli istituti retributivi.

Dopo una pausa iniziata alla fine del 2001, a partire dall'accordo del 25 giugno 2002 sono state ristabilite normali relazioni industriali con l'ampio quadro sindacale costituito da 13 OO.SS.NN. ed è stato delineato un percorso per giungere alle conclusioni delle c.d. code contrattuali.

Negli ultimi 8 mesi sono stati sottoscritti n.8 specifici accordi con CGIL, CISL, UIL, ASSIVOLO QUADRI, rappresentanti, però, solo il 52% degli iscritti Enav.

Le principali innovazioni realizzate con i suddetti accordi, sono state:

A - l'efficientamento delle condizioni di impiego del personale attraverso il cambiamento di tutti i turni degli impianti e la riduzione del fabbisogno di oltre il 15%. In particolare, sono stati conseguiti risultati specifici relativamente:

1 - alla standardizzazione delle condizioni di impiego del personale tra i vari impianti;

2 - all'aumento delle presenze del personale nelle ore di maggior traffico diurne dando in tal modo più rilievo alla formazione ed alla qualità;

3 - all'abbattimento significativo dello straordinario e delle prestazioni aggiuntive (circa il 20% dal 2003).

B – il nuovo inquadramento e le innovazioni sui sistemi retributivi. In particolare, sono stati previsti nuovi e più mirati sviluppi professionali per il personale nonché le diversificazioni nel trattamento economico dei quadri e la diversa distribuzione di significative quote di massa salariale quale il premio di sede.

3.5.1 - Il costo del personale

Tab. 19

CATEGORIE	dotazione organica	2000		2001		2002	
		organico bilanciato	cons. al 31/12	organico bilanciato	cons. al 31/12	organico bilanciato	cons. al 31/12
Controllori Traffico Aereo	1.634	1.601	1.589	1.575	1.553	1.579	1.567
Esperti Ass. Volo	898	838	833	878	942	940	936
Naviganti	35	18	23	23	23	34	35
Meteo	44	31	31	31	31	38	38
Tecnici	306	198	196	198	210	207	206
Informatici	100	93	93	93	92	92	98
Amministrativi	434	356	355	372	406	433	433
Supporto	88	71	66	62	62	41	36
totale	**3.539**	**3.206**	**3.186**	**3.232**	**3.319**	**3.364**	**3.349**
Dirigenti	66	52	48	48	51	52	48
TOTALE	**3.605**	**3.258**	**3.234**	**3.280**	**3.370**	**3.416**	**3.397**

Tab. 20 (in mgl €)

COSTI DIRETTI PER IL PERSONALE	2000	2001	2002
Stipendi ed altri assegni fissi	120.748	121.109	130.227
Trattamento accessorio	56.445	62.902	78.360
Missioni addestrative e non, sia naz. che estere	5.940	6.198	6.845
Oneri sociali	53.230	56.755	60.505
T.F.R.	2.027	5.054	6.116
Indennità fine rapporto per trasformazione	---	1.360	---
Incentivo all'esodo	---	---	1.629
Altri costi	237	436	1.413
totale	**238.627**	**253.814**	**285.095**
COSTO DEI SERVIZI PER IL PERSONALE			
Personale distaccato	---	---	167
Mense aziendali	4.371	4.107	4.023
Spese per concorsi	185	23	41
Accertamenti sanitari	146	149	123
Cure, ricoveri e protesi	1	0,6	0,7
Corsi di formazione	1.421	742	1.825
Oneri connessi ai turni	88	78	71
totale	**6.212**	**5.100**	**6.251**
TOTALE GENERALE	**244.839**	**258.914**	**291.346**
Costi di formazione*	10.052	15.497	17.311
Rimborso oneri personale distaccato (SICTA-EUROCONTROL-ESSP)	-53	-160	-102
TOTALE COSTO DEL LAVORO	**254.838**	**274.251**	**308.555**

*Costi diretti ed indiretti al netto della voce "Corsi di formazione" sopra riportata.

Gli esercizi 2001 e 2002 mostrano un costante aumento del costo del lavoro che desta un certo allarme anche se strettamente legato agli adeguamenti retributivi previsti dagli accordi nazionali di categoria. Se si pongono a confronto le voci della Tab.20 nei tre esercizi, infatti, gli incrementi più sensibili si concentrano sul volume degli stipendi e degli assegni accessori, oltre al trattamento di fine rapporto.

L'aumento nel 2001 è, peraltro, condizionato dalla crescita del numero delle unità di organico, mentre nel 2002 il dato di costo comprende la previsione di "oneri in fieri" relativi al rinnovo del CCNL che ha comportato lo stanziamento di rilevanti accantonamenti finalizzati anche alla copertura di prevedibili costi del nuovo ordinamento professionale.

Bisogna, inoltre, considerare gli accantonamenti per ferie non godute e gli oneri relativi all'assistenza sanitaria ed alla previdenza complementare che non erano presenti nel 2001.

Nel costo del lavoro dell'esercizio 2002 c'è poi da rilevare l'incidenza degli incentivi all'esodo (1.629 mgl €), derivante anche dal diffuso spoils-system praticato nei quadri dirigenziali.

3.5.2 - La formazione

Negli ultimi anni è stata potenziata notevolmente l'attività formativa rivolta, soprattutto, alla formazione dei Controllori di volo (CTA) e degli Esperti di assistenza al volo (EAV). Nel corso del 2001 è stato adottato un nuovo programma di formazione specifico per i CTA che prevede, oltre a svariati moduli didattici, periodi di tirocinio presso sedi operative periferiche di ENAV.

Di seguito è riportata la Tab.21 riepilogativa dei costi indiretti e diretti sostenuti per la formazione.

Tab. 21 (migl €)

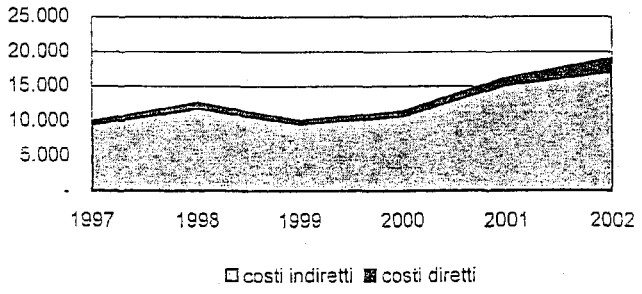
COSTI DIRETTI ED INDIRETTI	1997	1998	1999	2000	2001	2002
INDIRETTI:						
- costo del lavoro pers. dip.impegnato in attività di formazione(1)	4.840	5.820	4.442	5.215	8.832	10.083
- costo del lavoro pers. del centro di form.ne(2)	3.252	3.827	2.932	3.410	4.131	4.873
- *altre spese*	1.369	2.069	2.182	2.027	2.152	2.044
totale costi indiretti	**9.461**	**11.716**	**9.556**	**10.652**	**15.115**	**17.000**
DIRETTI:						
- iscrizione a corsi esterni e prestazioni Professionali di formatori esterni	**558**	**968**	**622**	**821**	**1.125**	**2.136**
TOTALE COMPLESSIVO	**10.019**	**12.684**	**10.178**	**11.473**	**16.240**	**19.136**

(1) Comprensivo di spese di viaggio e soggiorno per la frequenza ai corsi.

(2) Impiegato per docenze, progettazione ed organizzazione dei corsi limitatamente alle ore dedicate alla formazione.

Spiccano i costi indiretti del 2001 che segnano un aumento percentuale maggiore, rispetto all'anno precedente, del 41,9% (+11,5% nel 2000 - +12,5% nel 2002). Mentre i costi diretti, sostenuti per i corsi e per le prestazioni professionali di formatori esterni, raggiungono il livello superiore nel 2002 con circa il 90% in più rispetto all'esercizio precedente (+32% nel 2000 - +37% nel 2001).

Nel grafico seguente è rappresentato l'andamento dei costi di cui trattasi negli ultimi sei anni.



Di seguito vengono rappresentati i costi di formazione per tipologie di intervento, distinti in costo dei discenti e costo dei corsi, il loro costo medio,

nonché la distinzione tra numero dei corsi, le giornate e le ore istruzionali, il numero dei frequentatori.

Tab 22

(mgl €)

TIPOLOGIA INTERVENTO	1999 (1)costo discenti	1999 Costo Corsi	1999 TOTALE	2000 (1)costo discenti	2000 costo corsi	2000 TOTALE
Form. neo assunti	211	348	559	-	-	-
Agg.to prof.le	4.168	4.934	9.102	4.199	6.097	10.296
Agg.to linguistico	63	454	517	1.016	161	1.177
TOTALE	4.442	5.736	10.178	5.215	6.258	11.473

(1)*Costo del lavoro e missioni*

(mgl €)

2001 (1)costo Discenti	2001 Costo Corsi	2001 TOTALE	2002 (1)costo discenti	2002 costo corsi	2002 TOTALE
647	2.612	3.259	4.092	6.123	10.215
6.884	4.504	11.388	4.801	2.762	7.563
1.302	291	1.593	1.190	168	1.358
8.833	7.407	16.240	10.083	9.053	19.136

Tab 23

COSTO MEDIO DEI CORSI INTERNI ED ESTERNI (€)

TIPOLOGIA INTERVENTO	1999 discente	1999 giorno istr.le	1999 ora istr.freq.	2000 discente	2000 giorno istr.le	2000 ora istr.freq.
Form. neo assunti	8.476	9.171	104	---	---	---
Agg.to prof.le	11.805	10.394	153	12.526	10.095	185
Agg.to linguistico	7.708	5.738	200	1.607	1.228	53
COSTO TOTALE MEDIO	11.258	9.913	151	7.383	5.800	148

2001 Discente	2001 giorno istr.le	2001 ora istr.freq.	2002 discente	2002 giorno istr.le	2002 ora istr.freq.
15.515	3.511	27	51.590	5.407	60
11.550	9.154	96	9.860	7.174	117
1.732	1.348	58	1.615	1.280	54
7.674	4.842	61	10.596	4.779	74

Tab 24

	numero corsi		giornate istr.li		frequentatori		ore istruzionali		COSTO (mgl €)	
	interni	esterni	corsi int.	corsi est.	corsi int.	corsi est.	corsi int.	corsi est.	corsi int.	corsi est.
1999	27	95	603	424	320	584	51.000	16.300	8.842	1.336
2000	43	118	1502	476	1111	443	60.828	16.632	9.959	1.514
2001	70	103	3043	311	1576	540	257.556	6.690	15.403	837
2002	41	130	3620	384	1372	434	251.430	8.466	18.200	936

Dall'analisi delle tabelle precedenti emerge la maggiore attività di formazione svolta nell'esercizio 2001; si nota, infatti, una preponderanza per i corsi interni - passati da 43 nel 2000 a n.70 nel 2001 - il cui costo aumenta del 54,6%, mentre si riduce del 44,7% il costo dei corsi esterni. A fronte di tale situazione, aumentano il numero dei frequentatori soprattutto per le nuove assunzioni e per le unità di personale inquadrato a tempo indeterminato. Nel 2002 si è verificato il fenomeno inverso: ad un diminuzione dei corsi interni (-29) si contrappone un aumento di quelli esterni (+27) per un costo totale maggiorato rispettivamente del 18,2% e dell'11,8%.

3.6 – Il risarcimento delle vittime di Linate

Al fine di consentire un soddisfacente e sollecito ristoro dei danni derivanti dall'incidente occorso a Linate l'8 ottobre 2001, per la prima volta in Italia le società assicurative e gli altri soggetti interessati, dopo lunghe trattative rese difficoltose dalla complessità delle relazioni negoziali e dai diversi livelli di coinvolgimento nei fatti occorsi, sono addivenute alla stipula di uno Sharing Agreement.

Si tratta di uno strumento pattizio multilaterale diffuso a livello internazionale e ritenuto idoneo a disciplinare di comune accordo la raccolta dei fondi necessari alla definizione delle richieste di risarcimento, nonché la relativa erogazione agli aventi diritto.

L'accordo presenta evidenti vantaggi per i parenti delle vittime in termini di speditezza della gestione delle relative richieste risarcitorie e di univocità dei criteri di valutazione delle stesse. Il tutto, nell'ottica di privilegiare soluzioni stragiudiziali concordate che evitino ulteriori spese ed attese per l'equo ristoro dei danni subiti, beneficiando della pronta liquidità assicurata dall'accordo.

A tali importanti risultati è stato possibile pervenire grazie alla disponibilità ed alla collaborazione di tutte le parti interessate ed al fattivo impegno profuso anche da ENAV S.p.A. per venire prontamente incontro alle giuste esigenze dei familiari delle vittime, anteriormente dall'accertamento delle specifiche responsabilità.

Allo stato, si ha notizia che sarebbero state sottoscritte quietanze a definizione di circa 70 richieste di risarcimento.

4 – L'efficienza gestionale e l'attività di controllo

Al sistema prevalentemente pragmatico e consuetudinario cui si era ispirata la gestione dell'apparato amministrativo di Enav, sia nella forma giuridica di Ente pubblico economico che in quella di società per azioni fino a tutto l'esercizio finanziario 2001, è indubbio che, fin dai primi giorni del suo mandato, l'Amministratore Unico (ed il suo staff) abbia tentato di supplire conferendo ad Enav una vera struttura (e cultura) aziendalistica rispondente a principi di efficienza e produttività, contrassegnata dall'applicazione di schemi procedimentali e procedure di controllo, sempre auspicate dal Collegio dei Sindaci e dal Magistrato della Corte dei conti ma mai introdotti.

Sono state così messe a punto nel corso del 2002 e nei primi mesi del 2003 le regole che disciplinano il sistema di formazione del budget, il processo per l'acquisizione di beni e servizi e per la preparazione delle gare ad evidenza pubblica, e, soprattutto, il controllo dei costi.

Quello del contenimento dei costi è stato uno degli obiettivi primari dell'esercizio 2002, sia nel definire gli interventi correttivi mirati ad adeguare il funzionamento della struttura organizzativa di Enav a quello tipico di una società per azioni, sia nell'elaborazione degli aggregati del budget 2003. Sono stati fissati obiettivi intermedi da perseguire, in particolare quello di aumentare la produttività complessiva, quello di definire un adeguato sistema dei controlli, quello di individuare efficaci livelli di coordinamento e di riporto fra le diverse funzioni aziendali.

Quanto all'obiettivo di migliorare la produttività del lavoro, sono state individuate linee di azioni miranti a:

- favorire la crescita dei livelli di specializzazione professionale, soprattutto nelle aree di supporto all'attività operativa, quali la funzione tecnica, quella amministrativa e quella di controllo;

- semplificare le procedure interne, al fine di eliminare tutte quelle fasi ritenute ormai ridondanti in uno schema organizzativo supportato da procedure informatizzate e mirato ad ottimizzare la variabile tempo;
- definire un più efficace rapporto con le organizzazioni sindacali.

Particolare attenzione è stata posta alla problematica dei controlli interni. Tenuto conto del contesto organizzativo stratificatosi nel tempo, si è proceduto a fissare i criteri cardine su cui impostare il nuovo sistema dei controlli. In particolare si è proceduto con:

- l'introduzione generalizzata degli strumenti di controllo nei settori amministrativi e tecnici, sia quelli cosiddetti di primo e di secondo livello che quelli di natura ispettiva;
- il monitoraggio delle fasi che costituiscono l'iter formativo delle decisioni di spesa e delle fasi amministrative e tecniche ad esse successive, al fine di verificare la correttezza dei comportamenti, ma soprattutto il rispetto dei tempi di attuazione dei progetti.

Sempre nel corso del 2002 sono state poste le premesse per l'ottimizzazione delle funzioni di indirizzo e di supporto specialistico che la sede centrale deve svolgere nei confronti dei siti operativi periferici; per l'individuazione dei livelli di autonomia gestionale delegati alle unità periferiche; per il superamento delle ridondanze funzionali e per la corretta definizione dei livelli di responsabilità connesse sia alle problematiche operative della navigazione aerea, sia a quelle a presidio di un corretto e rigoroso controllo del processo di spesa.

Sono stati, infine, effettuati interventi per potenziare la funzione di Auditing Interno, ridefinendone la struttura organizzativa ed elaborato il primo piano annuale di auditing della Società per il quale è stato redatto un apposito manuale.

Nel perseguire un apprezzabile livello di efficienza gestionale i vertici di Enav – come già accennato – hanno svolto, durante il 2002, un'azione meritoria mai tentata prima. Peraltro, per valutare la validità degli schemi procedimentali introdotti – sempre suscettibili di

perfezionamento – è necessario verificare sul campo e nel tempo la loro efficacia operativa, atteso che gli stessi, prevalentemente mutuati da regole standardizzate potrebbero non completamente adattarsi, per la loro apparente macchinosità, all'attività gestionale di Enav.

5 - Ricerca e sviluppo

5.1 – Le attività di simulazione e sperimentazione

5.1.1 – La sperimentazione in campo ATM (Air Traffic Management – Gestione del traffico aereo)

L'introduzione di nuove procedure operative e sistemi per il Controllo del Traffico Aereo è un passo necessario affinché si raggiungano gli obiettivi di capacità ed efficienza previsti per il prossimo futuro. In tale contesto, le fasi di sperimentazione, simulazione e validazione pre-operativa delle nuove tecnologie o di nuove organizzazioni e procedure rappresentano un aspetto fondamentale per lo sviluppo del sistema ATM.

Per affrontare l'innovazione tecnologica e la riorganizzazione dello spazio aereo italiano, nonché la definizione dei nuovi sistemi di controllo del traffico aereo e le collegate necessità di addestramento del personale, si è evidenziata la necessità di preventivi studi di analisi, simulazioni e sperimentazioni.

Nella fase di sviluppo, riorganizzazione e validazione di un sistema di gestione/controllo del traffico aereo, l'uso di strumenti sperimentali deve essere affiancato alle indagini sul campo, alla raccolta di misure ed indicatori di prestazione che contribuiscano a dimostrarne la completa validità nello specifico contesto operativo. Sia l'analisi dei nuovi sistemi che l'ottimizzazione di quanto è oggi disponibile devono però essere condotte riducendo i tempi e tenendo bassi i costi. Non è, inoltre, possibile pensare ad un rinnovo improvviso di tutto il sistema attuale, sia per l'alto costo che tale operazione comporterebbe, sia per l'impossibilità di fornire un'adeguata preparazione al personale in tempi brevissimi.

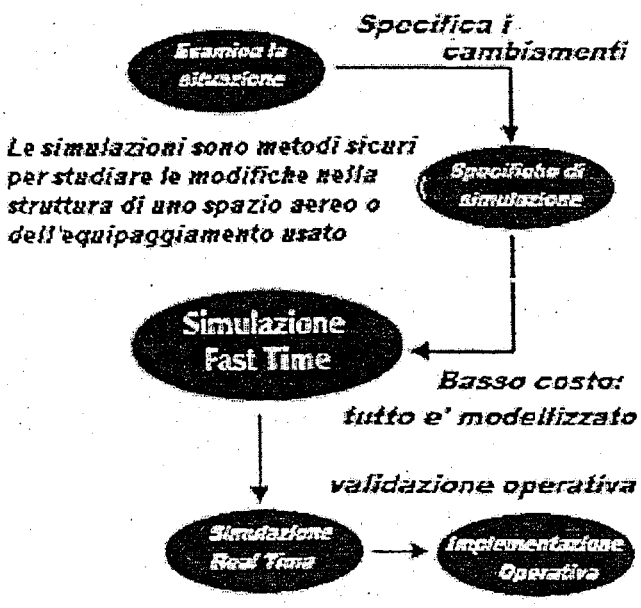
La risposta di ENAV S.p.A. alle esigenze dell'utenza passa, perciò, per una duplice strada:

- l'ottimizzazione, al minimo costo, della capacità e delle risorse attuali;

• la sperimentazione e la validazione, graduale ed integrata, dell'introduzione in servizio di nuovi sistemi, organizzazioni operative e procedure di gestione e controllo.

Si tratta, come la Fig. 9 illustra, di compiere una serie di passi che muovono dall'esame della situazione e pervengono all'implementazione della soluzione attraverso il ricorso alla simulazione su modelli (Fast Time o simulazione in tempo accelerato): i risultati, se positivi, vengono sperimentati in tempo reale e quindi validati.

Fig.9



Una tale procedura, oltre ad essere a basso costo, non prevede alcun pericolo per la sicurezza in quanto si agisce su modelli, e prima di intervenire sulla realtà si sono già ottenute garanzie di praticabilità e convenienza.

Infatti, i costi connessi alla mancata ottimizzazione delle risorse ATM non sarebbero compatibili con i bilanci sempre più rigorosi della Società, né potrebbero soddisfare la necessità, sempre più pressante, di confronto con un contesto "globale".

ENAV vuole, perciò, pervenire ad utilizzare le attività di simulazione e sperimentazione come un mezzo strategico di previsione e di supporto

alle decisioni d'investimento, nonché sperimentare e validare, senza rischi ed a costi bassi, tutte le ottimizzazioni che possono essere apportate al sistema di Assistenza al Volo e/o all'architettura dello Spazio Aereo per concretizzare i possibili vantaggi derivanti dall'implementazione di nuovi scenari e/o sistemi operativi.

5.1.2 – Il centro sperimentale CNS/ATM

ENAV partecipa, assieme agli altri enti omologhi europei, alla realizzazione del nuovo sistema ATM Europeo (EATMP-European Air Traffic Management Programme) con l'obiettivo di contribuire alla fornitura agli utenti di un servizio efficiente ed omogeneo in tutta l'area ECAC (European Civil Aviation Conference).

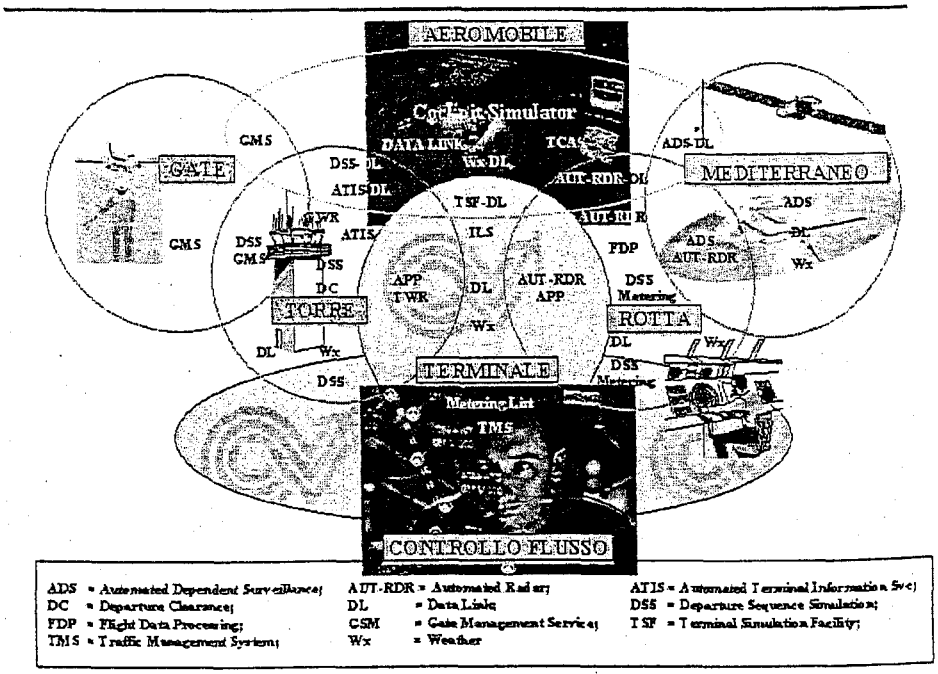
Il Centro Sperimentale CNS/ATM è lo strumento attraverso cui ENAV contribuisce all'ottimizzazione delle risorse disponibili ed all'implementazione dei nuovi concetti ATM e delle innovative tecnologie di Comunicazione, Navigazione, Sorveglianza disponibili (CNS).

Il Centro Sperimentale CNS/ATM ha raggiunto un'avanzata capacità di simulazione e sperimentazione in tutti i settori CNS/ATM e lavora in cooperazione con gli analoghi Centri Europei (EUROCONTROL, il francese CENA, l'olandese NLR, il tedesco DLR, ecc.), con gli enti inter-governativi e con le realtà industriali nazionali ed internazionali operanti nel settore.

Attraverso la disponibilità di avanzati strumenti di simulazione e, soprattutto, di idonee risorse umane, realizza attività di validazione, in ambiente sperimentale e pre-operativo, sulle nuove organizzazioni e/o sistemi operativi per il Controllo del Traffico Aereo.

Fig.10

COMPONENTI DELLA SIMULAZIONE DELL'ATM ITALIANO



Il disegno di Fig. 10 vuole rappresentare la capacità del centro di simulare l'intero ambito della navigazione aerea, dagli ambienti funzionali del cockpit dell'aereo, fino ai diversi sistemi di rotta e aeroportuali nei campi di navigazione, comunicazione e sorveglianza..

Il Centro Sperimentale CNS/ATM, utilizza le infrastrutture di simulazione e sperimentazione a sua disposizione anche per accedere ai fondi Europei destinati ai Progetti di Validazione pre-operativa e di Ricerca e Sviluppo.

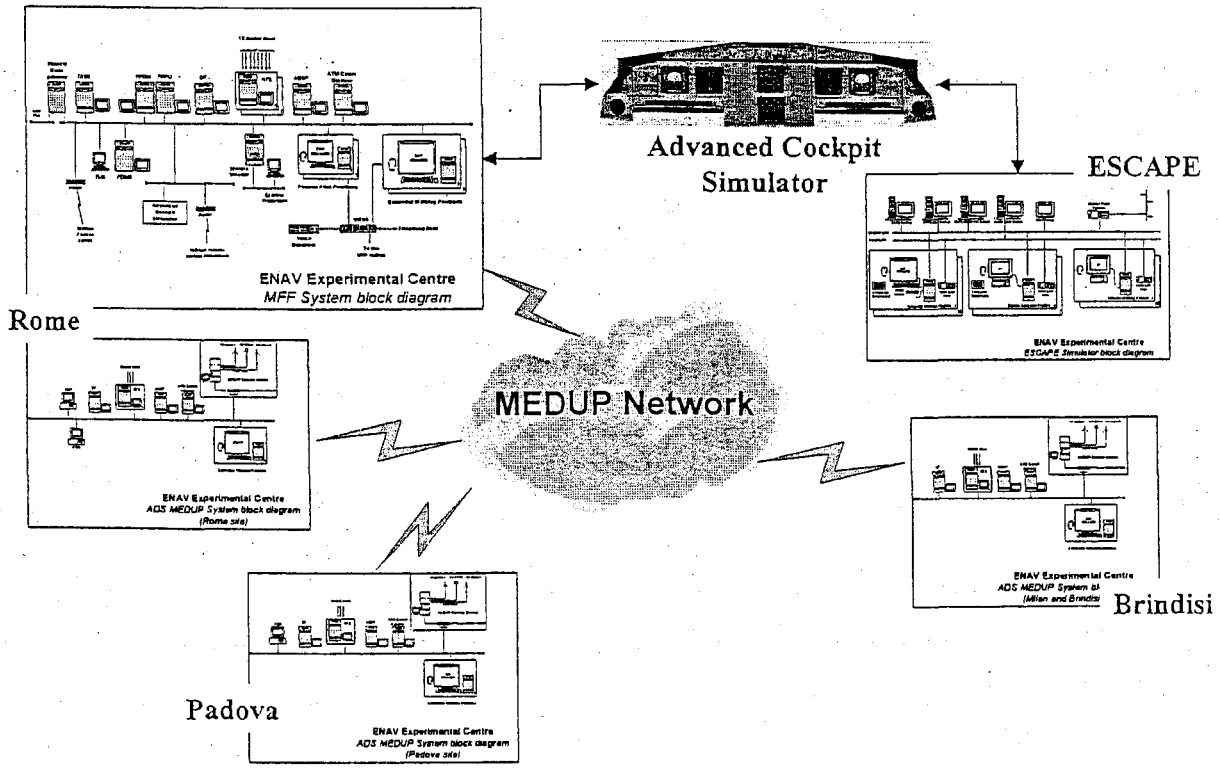
Esso vuole diventare anche uno strumento di supporto alla Società per:

- la definizione dei requisiti operativi;
- la definizione di specifiche di progetto;
- l'esecuzione delle sperimentazioni e prove di collaudo necessarie;
- supporto al training del personale nella fase di preparazione alla transizione operativa.

In particolare, il Centro opera come strumento della Società, per fornire supporto e servizi ai suoi clienti interni (servizi del traffico aereo, operazioni

di rotte e di terminale, Centri regionali di controllo di Milano, Roma, Padova e Brindisi, aeroporti, ecc) ed esterni (vettori, società di gestione aeroportuale, ecc.) nella definizione dei piani aziendali, riorganizzazione dei servizi del traffico aereo e dei sistemi, fornendo gli adeguati strumenti tecnologici per le fasi di verifica e implementazione dei sistemi che sono in fase di definizione (Fig. 11).

Fig.11



Le attività di Sperimentazione e Validazione (comprendendo sperimentazioni e prove non solo nel settore strettamente tecnologico ma anche in quello operativo e della sicurezza), danno la spinta propulsiva ai necessari sviluppi, anche nel medio e lungo periodo, nei settori delle Comunicazioni, Navigazione e Sorveglianza nonché della Gestione del Traffico Aereo (ATM). Queste attività sono anche importanti per standardizzare ed implementare nuovi sistemi ed organizzazioni tese ad

incrementare la capacità dello spazio aereo e l'efficienza, migliorando sempre più i livelli di sicurezza.

Tale Centro pone ENAV, in tale ambito, come società di riferimento a livello europeo, i cui servizi di consulenza, sperimentazione e navigazione aerea rappresentano lo stato dell'arte per gli altri soggetti dell'Assistenza al Volo nel Mediterraneo.

5.1.3. – Altre attività

ADS-MEDUP

ENAV, utilizzando i finanziamenti della Commissione Europea, sta conducendo un progetto internazionale denominato ADS-MEDUP. Il principale obiettivo di ADS-MEDUP (ADS-Mediterranean Upgrade) è la realizzazione di una infrastruttura di Sorveglianza e Comunicazione pre-operativa su una vasta porzione dello spazio aereo Mediterraneo e la sua validazione attraverso delle simulazioni Real Time seguite dalle sperimentazioni in volo con aeromobili opportunamente equipaggiati.

Mediterranean Free Flight

ENAV è leader del programma "Mediterranean Free Flight" (MFF), finanziato dalla Commissione Europea, che si prefigge lo scopo principale di definire i concetti operativi, i requisiti e le relative procedure operative per le operazioni in modalità "Free Routing" e "ASAS" (Airborne Separation Assurance System), attraverso la loro simulazione e sperimentazione in ambiente pre-operativo sia per i sistemi di terra che per la corrispondente avionica installata a bordo degli aeromobili (sviluppata in cooperazione con il progetto ADS-MEDUP).

Al programma partecipano, oltre ad EUROCONTROL e l'olandese NLR, i seguenti "Air Navigation Service Providers": AENA (Spagna), DNA (Francia), HCAA (Grecia), NATS (UK), LFV (Svezia), e MATS (Malta).

Gate To Gate

Il progetto, in coordinamento con altri progetti finanziati dalla European Commission (AFAS, MA-AFAS, MFF, ecc.), ha l'obiettivo di definire e validare la prossima generazione di sistemi ATM - più avanzati ed interoperabili – ed i concetti operativi per la gestione del traffico aereo "Gate to Gate" (cioè gestione integrata di tutte le fasi del volo, dall'accensione dei motori del velivolo fino al parcheggio a destinazione), con lo scopo di migliorare i livelli di servizio, sicurezza, capacità ed efficienza. Il progetto intende supportare l'implementazione dei risultati in Europa entro il 2008. Le attività di ENAV, nell'ambito del progetto, sono mirate alle operazioni in Area Terminale (TMA) ed in particolare sono centrate sulla validazione di un Sistema di Sequenziamento Automatico del Traffico Aereo nell'Area di Avvicinamento di Roma Fiumicino che supporti l'ottimizzazione della capacità e dell'efficienza aeroportuale. Quest'attività è complementare a quella del progetto MFF.

Validazione pre-operativa del MTCD

MTCD (Medium Term Conflict Detection) è un progetto di simulazione e validazione pre-operativa, eseguito in cooperazione con il Centro di Controllo di Roma ACC ed Eurocontrol, per la validazione dei concetti operativi e delle relative procedure supportate dall'uso del Medium Term Conflict Detection (MTCD) nei Centri di Controllo d'Area. Tali concetti operativi hanno l'obiettivo di migliorare la capacità e la sicurezza delle operazioni di gestione del traffico aereo.

Il complesso dei sistemi e dei progetti di simulazione e validazione che trovano sviluppo nel Centro Sperimentale pongono lo stesso all'avanguardia nel campo CNS/ATM non solo in Italia ma anche in Europa.
I ritorni delle attività di simulazione e sperimentazione CNS/ATM sono fondamentali per il miglioramento e l'evoluzione della qualità dei servizi

forniti (sicurezza dei voli ed efficienza economica) e nella competitività degli stessi servizi e dei suoi costi.

Importantissima è anche la collaborazione con altre Organizzazioni al fine di creare delle "partnership" per definire nuovi programmi internazionali che, finanziati in parte dalle Istituzioni Comunitarie, permettano all'Aviazione di svilupparsi per far fronte alla crescente domanda di trasporto.

La simulazione e sperimentazione permette ad ENAV di affrontare strategicamente il futuro nello sviluppo e nella transizione operativa dei servizi e sistemi di Assistenza al Volo nonché di accedere ai fondi europei destinati a tali progetti.

5.2 - La navigazione satellitare

Le previsioni per il mercato globale e le applicazioni per la navigazione satellitare mostrano che questa industria è all'inizio di una grande espansione, con un fatturato che dai 15 mld € del 2001 dovrebbe salire a 140 mld € nel 2014. In particolare, l'aviazione civile si sta indirizzando verso la navigazione satellitare come strumento di navigazione primario, ma anche il settore marittimo si affida sempre più a tale sistema sia per la navigazione trans-oceanica che per le manovre in porto. Anche il trasporto stradale rappresenta un enorme mercato con applicazioni che vanno dall'infotrattenimento alla gestione delle emergenze.

Al fine di sviluppare le iniziative italiane nel settore della navigazione satellitare, di rafforzare la competitività dell'industria e dei servizi, di promuovere la ricerca, nonché di consentire una adeguata partecipazione ai programmi europei, la l. 29 gennaio 2001 n.10 ha stanziato la complessiva somma di 600 mld/Lire. Ad Enav sono stati assegnati 130 miliardi per la partecipazione italiana alle fasi del programma "Sistema satellitare di navigazione globale GNSS "Galileo", al

quale partecipa anche l'Agenzia spaziale italiana (ASI) con una dotazione di 250 mld/lire.

Nel corso dell'anno 2002 è accaduto che, a seguito del rinvio al 2005 dell'ingresso del settore privato (e di altri soggetti quali Enav) fin dalle fasi iniziali del programma, la Società ha deciso di uscire dal progetto Galileo restituendo la dotazione finanziaria di cui era stata destinataria.

Alla rinuncia al progetto Galileo – e al corrispondente contributo di 130 mld/lire – si è accompagnata la decisione di partecipare all'European Flight Data Processing/France-Italy ("eFDP/fi"), un progetto, della durata complessiva di 14 anni, che dovrebbe fornire all'ente di assistenza al volo italiano e francese un sofisticato software per il controllo del traffico aereo. Il "financial agreement", che Enav è stato autorizzato dall'azionista unico a sottoscrivere, prevede il riconoscimento al DNA francese del 40% delle spese di software comune e il 100% delle spese per la parte di software specifico richiesto da Enav. Secondo il management della Società "la scelta di procedere alla riscrittura del nuovo Flight Data Processing (FDP) e di attrezzare la Società a decidere autonomamente sulla manutenzione e sul futuro aggiornamento del software rappresenta il primo passo verso nuove implicazioni strategiche e gestionali. Infatti, tale scelta implica che "la Società internalizzi l'attività di manutenzione di tutto il software operativo attualmente affidato al fornitore che possiede i codici sorgenti".

Prescindendo dall'utilità della scelta di partecipare all'eFDP/fi in questione – che sembra condivisibile - si nutrono forti dubbi sulla validità strategica di rinunciare, invece, alla partecipazione al progetto Galileo, che, è bene ricordarlo, costituiva una condizione del rilascio del parere del Parlamento favorevole alla trasformazione di Enav in S.p.A..

6 - I rapporti internazionali

Il rapporto con le Organizzazioni internazionali più rilevanti (ICAO,ECAC,EUROCONTROL) e gli accordi bilaterali o multilaterali siglati fra i Paesi che forniscono il servizio di assistenza alla navigazione aerea costituiscono un aspetto di vitale importanza non solo per la sicurezza del volo ma anche per lo sviluppo aziendale dell'ente preposto a tale servizio[17].

L'utilizzo degli spazi aerei, che attraverso i rapporti internazionali viene regolamentato e gestito, è interessato da sempre, ma particolarmente in questo momento di grande fermento internazionale, da alcune problematiche sulle quali è focalizzata l'attenzione di tutti i Paesi; esse possono essere così raggruppate:

- la sicurezza dei voli;
- l'utilizzazione degli spazi aerei;
- la costituzione di nuovi centri di controllo internazionali;
- la rimodulazione delle tariffe:
- la ricerca, lo sviluppo e l'applicazione di più moderne tecnologie[18].

Ora, se la regolamentazione della sicurezza dei voli, fine primario della collaborazione internazionale, coinvolge più prettamente la sfera "politica" del singolo Paese aderente, le altre problematiche indicate influiscono su aspetti economico-commerciali che possono avere riflessi per niente trascurabili sulla gestione e lo sviluppo aziendale del "provider" nazionale, cioè dell'ente deputato al servizio di assistenza.

E' per la presenza di questi interessi indotti che la "politica internazionale" nel settore della navigazione aerea (che, ovviamente, è compito dello Stato decidere e condurre), non può prescindere dal ruolo

[17] Per un esame più specifico della normativa internazionale, cfr. Appendice, cap.2.
[18] Sul punto si rimanda al par. "Ricerca e sviluppo".

svolto da Enav, nel senso della opportunità di ritagliare per essa uno spazio nella gestione delle decisioni politiche, in modo che le stesse abbiano una ricaduta imprenditoriale vantaggiosa.

La posta in gioco è alta.

C'è un comune denominatore che lega l'attuale momento dei rapporti internazionali: l'ottimizzazione della utilizzazione degli spazi, anche al fine di aumentare il traffico aereo, e, con l'aumento degli introiti, la possibilità di ridurre i costi di assistenza al volo e di conseguenza le tariffe. E' un progetto ambizioso che gioverebbe agli enti fornitori del servizio e alle compagnie aeree. Da un lato, la crescita degli introiti, con l'aumento dei voli, consentirebbe ai "providers" di incrementare gli investimenti e, dunque, la propria dotazione tecnologica, perseguendo un circolo virtuoso che potrebbe portare a ridurre anche i costi; dall'altro, l'intensificazione dei voli apporterebbe linfa vitale ai vettori aerei e l'eventuale riduzione delle tariffe assesterebbe i loro bilanci attualmente in netta difficoltà.

Ma per realizzare questo circolo virtuoso è necessario raggiungere solidi accordi internazionali attuabili in tempi che riescano a sincronizzare le posizioni di chi detiene l'offerta e di chi domanda il servizio di assistenza alla navigazione aerea. Una crescita degli investimenti, e dunque dei costi, per esempio, non accompagnata da un aumento del traffico aereo e da una riduzione delle tariffe inciderebbe negativamente sui conti economici in debito di ossigeno delle compagnie aeree.

Vediamo allora più da vicino i temi attualmente dibattuti in campo internazionale.

Gli spazi aerei. Un' importante iniziativa – nata alla fine del 2001 da una proposta della Commissione UE – è quella denominata Single Sky tendente a porre in comune, sotto l'egida europea dei 15 Paesi membri, lo spazio aereo "superiore" (che è quello oltre i 28.500 piedi di altitudine), che viene definita "risorsa comune dell'Unione Europea".

Attraverso accordi bi-multilaterali si cerca sia di ottimizzare l'utilizzo delle vie aeree che di concentrare il numero dei Centri di controllo mediante la creazione di "blocchi funzionali di spazio aereo" che si avvarranno di un sistema di gestione della sicurezza integrato fra i vari Paesi europei interessati. La gestione del cielo unico, che dovrebbe essere operativa a partire dalla fine del 2004 e coordinata dalla Commissione UE e da Eurocontrol, richiede un investimento tecnologico di grande portata, ma con l'aumento del traffico e la riduzione dei centri di controllo dovrebbe migliorare il rapporto costo-ricavi per ogni singolo "provider". La razionalizzazione delle rotte aeree e la conseguente riduzione dei costi di trasporto, inoltre, accrescerà la possibilità di competere delle compagnie europee con quelle extraeuropee.

La concentrazione dei Centri di controllo introduce il discorso sull'accordo CEATS (Central European Traffic Services) siglato nel 1997 da otto Paesi : Italia, Austria, Ungheria, Croazia, Slovenia, Slovacchia, Repubblica Ceca e Bosnia-Erzegovina.

In base a tale accordo (che potrebbe divenire operativo fra sei anni), il Centro di controllo di Vienna (di nuova costruzione) dovrebbe concentrare su di sé tutto il servizio di assistenza per le rotte europee centro-orientali a tariffe che medierebbero il prezzo fra quello praticato attualmente dal "provider austriaco (vicino a quello di Enav) e quello dei Paesi dell'est (decisamente più basso). Il risultato sarebbe favorevole ai "providers" degli Stati centro-orientali, e all'Austria, la diminuzione delle cui tariffe verrebbe controbilanciata sia da compensazioni finanziarie che dall'aumento delle unità di servizio erogate, ma certamente negativo per l'Italia, atteso che il Centro di controllo di Vienna assorbirebbe quello di Padova e, dunque, tutta l'attività di assistenza sulle rotte aeree adriatiche fino oltre Pescara, riducendo anche l'operatività del Centro di Brindisi. Inoltre, considerate le tariffe più basse praticate da Vienna, le compagnie aeree tenderanno a servirsi di tale centro di assistenza diminuendo i sorvoli del territorio italiano, con negative ricadute sulle entrate di Enav.

Tutti questi riflessi sfavorevoli richiedono un'attenta ponderazione da parte dell'Autorità politica italiana.

Concentrata su Vienna l'assistenza alla navigazione aerea per le rotte centro-orientali, l'Italia, anche per fronteggiare un'analoga iniziativa della Grecia – che vorrebbe crearne uno a Tessalonica – ha avviato azioni politiche per la istituzione di un Centro di controllo unico del Mediterraneo a Brindisi.

Considerazioni conclusive

Le criticità che sono state poste in evidenza nel corso della Relazione, trattando degli aspetti più significativi della gestione Enav negli esercizi finanziari 2001 e 2002, hanno una radice comune che può in senso lato definirsi "istituzionale".

L'Organo direzionale di Enav non dovrebbe mai dimenticare che la natura di società per azioni che il Legislatore ha voluto conferire all'Ente è soltanto la forma giuridica sotto la quale si svolge un'attività che, come è stato ribadito dal Parlamento, è tipica di un "ente pubblico strumentale" deputato alla tutela di un bene che travalica i confini nazionali, quale è quello della sicurezza nazionale e internazionale del traffico aereo.

Ancorché modulato secondo il regime privatistico delle società per azioni, il ruolo di Enav è quello di un servizio pubblico essenziale che lo Stato ha delegato, ma che, per la sua alta rilevanza sociale, deve svolgersi alla luce di regole e procedure vincolanti. Lo può e lo deve pretendere lo Stato-azionista intervenendo nella gestione Enav con gli strumenti propri previsti dalla normativa in materia di S.p.A., può e deve prescriverlo lo Stato-legislatore prevedendo (e imponendo il rispetto di) una più articolata e stringente programmazione di interventi attraverso lo strumento della concertazione (fra Enav e Ministri interessati) concretizzantesi nella elaborazione dei contenuti dei contratti di programma e di servizio previsti dalla l.n.665/96.

La natura "sostanziale" di ente pubblico strumentale di Enav impegna lo Stato (Parlamento-Governo) non solo a fissare il tessuto normativo e le regole di comportamento cui l'attività di Enav deve conformarsi, ma anche a fornire le risorse finanziarie necessarie a coprire i costi del servizio pubblico, e soprattutto, a sostenere i piani pluriennali di ricerca e di sviluppo in un "mercato" in via di espansione e altamente concorrenziale. Una politica di investimenti in beni materiali e immateriali

non può essere affrontata e finanziariamente coperta con la sola (aleatoria) redditività della gestione ordinaria di Enav.

Il ruolo di Enav deve essere ben chiaro anche al management. Esso non si trova alla guida di una società per azioni tipica, che ha, cioè, di mira il profitto e la distribuzione degli utili fra gli azionisti. L'esistenza stessa di Enav e, a maggior ragione, il suo target gestionale è, e deve rimanere, l'assistenza al traffico aereo, della sicurezza del volo garantita da strumenti tecnologici sempre più avanzati.

Nello svolgimento di un'attività, vincolata nelle sue finalità e con una programmazione concertata con l'Esecutivo, le scelte imprenditoriali dell'Organo di direzione dovrebbero avere come scopo primario quello di individuare, attraverso l'ausilio delle aree operative e dei centri di responsabilità, gli interventi necessari e/o opportuni per mantenere e migliorare il livello notoriamente elevato di assistenza alla navigazione aerea; di conservare e accrescere la riconosciuta professionalità degli addetti all'assistenza al volo, concertando con le parti sociali una distribuzione dei carichi di lavoro che garantisca, nello stesso tempo, una costante adeguata presenza del personale, nelle unità numeriche e nell'efficienza psico-fisica; di procedere ad una permanente formazione del personale diffusa in ogni settore; di valorizzare le professionalità, certamente presenti in Enav, evitando non indispensabili e dispendiosi ricorsi a consulenze esterne; di perseguire una riduzione dei costi di esercizio, mediante un attento controllo di gestione.

Guardando indietro ai due esercizi finanziari in riferimento e richiamando le valutazioni critiche espresse su alcune delle scelte gestionali di questi due anni, si potrebbe dire che, in prospettiva, il management deve cambiare la propria cultura, sentirsi cioè non solo al servizio di Enav ma anche dello Stato.

Per quanto riguarda più strettamente i risultati della gestione, lo stato patrimoniale presenta un alto livello di liquidità (nel 2001 oltre 613 mgl € e nel 2002 più di 511 mgl €). Se da un punto di vista contabile questo

rappresenta un confortante dato di posta attiva che assicura un "polmone finanziario" al quale attingere per ogni necessità di spesa, dall'altro, testimonia una preoccupante difficoltà nell'individuazione dei campi di impiego di ingenti risorse, decisamente contraddittoria in una Società che ha come finalità di gestione quella del permanente potenziamento delle strumentazioni tecnologiche necessarie per la sicurezza della navigazione aerea.

Una politica di investimenti inferiore alle sue capacità finanziarie non è sintomo di buona gestione, soprattutto in presenza di assets (immobilizzazioni materiali) certificati in avanzato stato di obsolescenza materiale e tecnica.

E' ovvio che lo stanziamento e l'impegno in investimenti di elevate proporzioni finanziarie deve essere supportato da una ponderata scelta tecnica coerente con una altrettanto accurata pianificazione degli interventi, ma è anche vero che, come è stato sottolineato in altra parte della Relazione, il management è in possesso di una visione panoramica completa dei bisogni di manutenzione e di sostituzione dell'asset tecnologico di Enav, derivata dallo studio di consulenti esterni, che si sono pletoricamente sovrapposti nel tempo ma che hanno offerto un valido ausilio, soprattutto nella compilazione del piano strategico 2002-2004. Occorre certamente fissare delle priorità di investimento attraverso un serio esame dello stato delle apparecchiature in dotazione ad ogni singolo aeroporto, ma una politica di investimenti "frenata" potrà forse essere utile ai bilanci di Enav ma non al suo sviluppo, in un settore sempre più concorrenziale, e tantomeno alla sicurezza della navigazione aerea.

Nella programmazione degli investimenti non si può prescindere dal contributo dello Stato, anche se resta obiettivo da perseguire, ma non da privilegiare, quello che Enav possa fronteggiare gli interventi con le sole risorse proprie. E ciò rileva, oltre che ai fini del contenimento della spesa pubblica anche sul piano aziendale, atteso che, se anche un indebitamento fosse sostenibile dal bilancio della Società, non si può

trascurare il fatto che i costi del finanziamento esterno si riverserebbero automaticamente sul prezzo delle tariffe con possibile incidenza negativa sul volume del traffico aereo, cioè sulla domanda, e consequenziale impatto riduttivo sugli utili e successivo "avvitamento" dei risultati gestionali.

L'eccessivo ricorso a consulenze esterne costituisce un fenomeno diffuso in molti enti cui lo Stato contribuisce in via ordinaria che la Corte dei conti ha ripetutamente rilevato. Enav non rimane immune da questo rilievo critico in quanto l'utilizzazione di professionalità esterne – con relativo impiego di non trascurabili risorse finanziarie – è stata notevole nell'esercizio finanziario 2001 ed è proseguita, anche se in misura ridotta, nel 2002 nonostante i costanti richiami provenienti anche dal Collegio Sindacale.

La scelta manageriale di servirsi di professionalità esterne è rivelatrice di una patologia gestionale, perché, tale decisione sarebbe giustificata solo dalla mancanza di idoneo personale dipendente o dalla necessità di servirsi di strutture specialistiche.

La peculiarietà di Enav, quale società per azioni, risiede nel fatto che la sua attività di pubblico servizio essenziale, proprio per la rilevanza dell'interesse protetto, è svincolata da ogni finalità di profitto ed è salvaguardata, in termini di equilibrio di bilancio, oltre che dal sistema di copertura dei costi (c.d. cost recovery), anche dall'apporto finanziario dello Stato. Questa peculiarietà facilita il compito del management, sia perché non deve preoccuparsi di guadagnare quote di mercato per la collocazione del proprio prodotto (assistenza al volo), che fornisce in situazione di monopolio (perlomeno nello spazio aereo territoriale), sia perché la predisposizione di un programma concertato con l'Autorità politica (Ministri interessati) attenua il problema della ricerca del profitto nelle scelte imprenditoriali, in presenza di un obiettivo (sicurezza della navigazione aerea) precostituito per legge e di progetti aziendali a medio e lungo termine concordati con l'Esecutivo. La discrezionalità delle

decisioni del management, vincolata nell'an, si trasforma in discrezionalità-tecnica, cioè limitata alla scelta del modo più efficiente per conferire ad Enav un continuo valore aggiunto.

C'è un solo modo per raggiungere questo obiettivo: investire, sulle risorse umane e sulla tecnologia più avanzata. Tutta la gestione ordinaria della Società deve puntare a questo obiettivo e tutte le risorse finanziarie possibili devono essere impegnate nella sua realizzazione.

Gli sforzi del management, di conseguenza, devono essere rivolti alla creazione di un'organizzazione interna adeguata ai bisogni di Enav, al fine di internalizzare tutti i processi legati al suo core-business, con particolare riguardo al rapporto di dipendenza da Vitrociset. E' necessario formare strutture in grado di progettare ed eseguire gli interventi strutturali in maniera autonoma, senza rivolgersi a non indispensabili consulenti; unità organizzative tecniche capaci di affrontare qualunque tipo di problematica connessa all'attività contrattuale (predisposizione di capitolati, aggiornamento sulla congruità dei prezzi, etc.), troppo spesso delegata, nel passato, ad una negoziazione "spicciola" con la controparte piuttosto che tradotta in schemi procedimentali di assoluta trasparenza ed economicità per l'azienda. E' indispensabile, poi, fornire all'attività gestionale di Enav strutture amministrative adeguate attraverso l'introduzione di sistemi informativi avanzati, ai quali applicare unità di personale valorizzate nella loro professionalità da una preziosa azione di formazione. La costante verifica dei risultati operativi per mezzo di affidabili procedure di controllo interno, finalmente introdotte nei primi mesi del 2003, dovrebbe favorire il recupero dell'efficienza e dell'economicità di gestione.

A conclusione dell'analisi dell'andamento della gestione Enav S.p.A. negli esercizi 2001 e 2002, non può formularsi un giudizio favorevole sull'azione del management diretta alla realizzazione dello scopo fondamentale di Enav, che è quello dello sviluppo della sicurezza del volo attraverso oculati investimenti (e/o partecipazione a programmi di

ricerca) in tecnologie avanzate attraverso una corretta utilizzazione delle risorse finanziarie di cui la Società può disporre.

La temporaneità del mandato esercitato, prima, dal Consiglio di Amministrazione travolto dai fatti legati alla tragedia di Linate e, poi, dall'Amministratore Unico succeduto dal 9 marzo 2002 (a sua volta sostituito da un nuovo Consiglio di Amministrazione a partire dal 9 maggio 2003), e l'ampio spettro di problematicità ereditate dalle precedenti gestioni costituiscono una parziale giustificazione di un'azione manageriale non soddisfacente, per ragioni diverse nei due esercizi finanziari.

E' mancata nel corso del 2001 una vera strategia aziendale, intesa come visione organica degli investimenti, decisi a prescindere da una preventiva analisi delle priorità e nonostante l'acquisizione di onerose consulenze che hanno ricevuto solo parziale applicazione. E' risultata assente, poi, qualunque azione riorganizzativa dell'azienda diretta a restituire efficienza e funzionalità alle sue strutture.

Nell'esercizio 2002, nonostante il già segnalato lodevole tentativo di realizzare una vera trasformazione strutturale di Enav in senso aziendalistico, è mancata una adeguata programmazione degli interventi; in particolare degli investimenti, che, aldilà delle giustificazioni addotte dai vertici della Società, hanno subito un grave decremento.

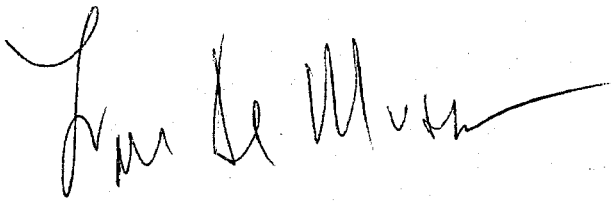
E' stata seguita, invece, una strategia manageriale che si potrebbe definire a doppio binario.

Quella interna, diretta a creare una rete di salvaguardia di un potere forte, connaturale peraltro al mandato di Amministratore Unico, mediante il ricorso ad un drastico spoils-system dei quadri dirigenziali, sostituiti con unità di personale di indubbia professionalità ma assunte, prevalentemente, sulla base della sola conoscenza personale.

Quella esterna, tesa ad accreditare la propria efficienza manageriale con scelte finanziarie (rinuncia a posizioni creditorie consolidate nei confronti dello Stato; proposta di riduzione del capitale sociale) in linea con le politiche di finanza pubblica, ma che, incidendo

sulla liquidità esistente in bilancio, potrebbero costringere ENAV ad affrontare i futuri investimenti ricorrendo all'indebitamento e a sopportarne i consequenziali maggiori oneri finanziari, con immediata incidenza sul prezzo delle tariffe.

ENAV S.p.A. ha bisogno di un management che, garantito da un mandato duraturo, guardi alla gestione come ad un servizio di interesse pubblico.



APPENDICE

PREMESSA

Non c'è dubbio che si possa valutare una gestione economico-finanziaria attraverso l'analisi di bilancio, ma è altrettanto certo che la validità e l'opportunità delle scelte operative del management possono essere meglio giudicate se si approfondisce la conoscenza dei compiti ai quali i vertici di un'azienda sono preposti e l'ambiente economico-industriale nel quale l'impresa opera.

È questa lettura integrata che l'appendice del presente referto vuole offrire, spiegando sinteticamente aspetti tecnico-organizzativi indispensabili per conoscere più da vicino il "mondo ENAV".

1- L'ASSISTENZA AL VOLO IN ITALIA

1.1 - Sintesi Storica

L'ENAV [1] (Ente Nazionale Assistenza al Volo) succede all'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo istituita dal 1° gennaio 1982 dopo la soppressione del Commissariato per l'Assistenza al Volo, costituito nel 1979 [2] a seguito della smilitarizzazione dei servizi di controllo del traffico aereo per le agitazioni promosse dal personale dipendente dall'Aeronautica Militare addetto a tali servizi.

In breve tempo fu costituito l'intero ordinamento del nuovo ente pubblico[3]: la legge che delegava al Governo la ristrutturazione dei servizi di

---

[1] L'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV) è stato istituito con Legge n. 665 del 21 dicembre 1996 "Trasformazione in Ente di diritto pubblico economico dell'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (AAAVTAG)".

[2] D.L. 24 ottobre 1979, n. 511 "Istituzione presso il Ministero dei trasporti del commissariato per l'assistenza al volo".

[3] Legge 23 maggio 1980, n. 242: "Delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo".
D.P.R. 24 marzo 1981, n. 145: "Ordinamento dell'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale".
D.P.R. 16 dicembre 1981, n. 842: "Statuto dell'Azienda di Assistenza al Volo".

assistenza al volo, conteneva una serie di princìpi innovativi per la Pubblica Amministrazione, finalizzati a costituire una Azienda di servizi operativi che potesse agire libera da quei vincoli meramente formali e burocratici ritenuti tipici di una pubblica amministrazione poco efficiente e superata; significativa tra l'altro la presenza della prima norma[4] nell'ordinamento italiano che disciplinava l'esercizio del diritto di sciopero.
Nonostante l'originalità di questa impostazione, l'esigenza di una riforma si era andata consolidando già nella seconda metà degli anni '80, poiché era divenuto evidente alle forze sociali e politiche, il superamento storico di un ordinamento, condizionato da fattori politici molto diversi, nato sulle tensioni e sugli entusiasmi della smilitarizzazione del servizio.
Lo sviluppo imprevisto del traffico (quasi raddoppiato tra il 1980 ed il 1990) aveva inoltre accelerato i processi di armonizzazione ed integrazione dei sistemi di assistenza al volo europei, richiedendo alle organizzazioni dei singoli Stati adeguamenti tecnologici e della qualità dei servizi in tempi molto brevi.
Era quindi sorta l'esigenza di un ordinamento ritenuto più idoneo alle esigenze funzionali di un "sistema per il trasporto aereo" in forte sviluppo ed evoluzione: questo processo si è concretizzato nella riforma del dicembre 1996, con la trasformazione dell'Azienda di Assistenza al Volo in ente pubblico economico, quale forma giuridica transitoria, propedeutica alla successiva trasformazione in società per azioni, avvenuta con decorrenza 1° gennaio 2001 in virtù dell'art. 35, l. n. 144/99.

1. 2 - Servizi del Traffico Aereo

I Servizi del Traffico Aereo (ATS, Air Traffic Services) si suddividono tra gli altri in Servizio di Controllo del Traffico Aereo (ATC, Air Traffic

[4] Con dieci anni di anticipo sulla Legge n. 146 del 12 giugno 1990 "Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali ...".

Control), Servizio Informazioni di Volo (FIS, Flight Information Service) e Servizio di Allarme (ALS, Alerting Service).

In base all'"Annex 11 ICAO"[5] ai Servizi del Traffico Aereo sono demandati i seguenti compiti:

1) prevenire le collisioni tra aeromobili;

2) prevenire le collisioni tra aeromobili ed ostacoli esistenti nelle aree di manovra degli aeroporti;

3) accelerare e mantenere ordinato il flusso del traffico aereo;

4) fornire suggerimenti ed informazioni utili per una sicura ed efficace condotta dei voli;

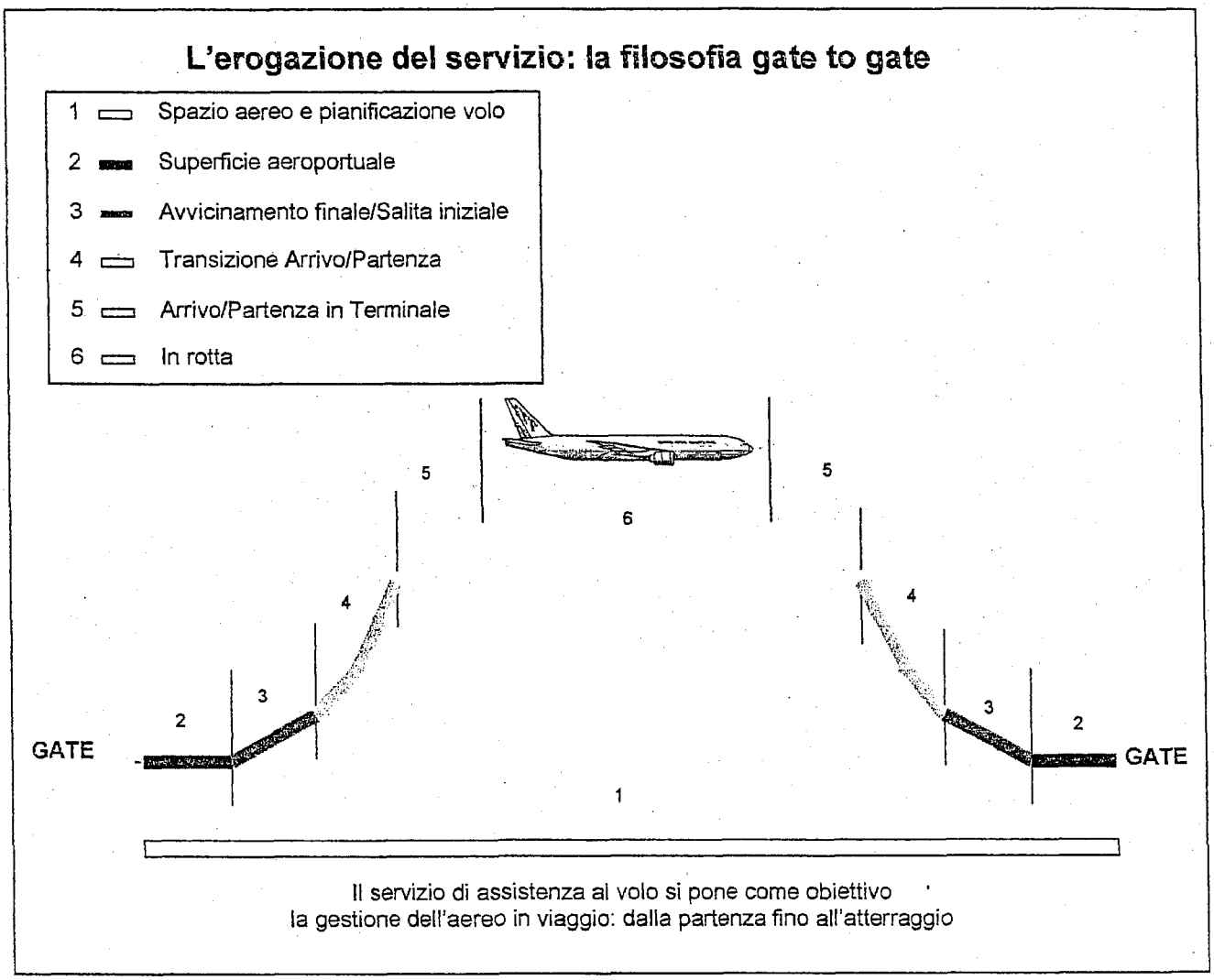
5) dare l'allarme agli organismi di ricerca e salvataggio.

Il Servizio di Controllo del Traffico Aereo che assicura i primi tre obiettivi, è a sua volta articolato in Servizio di Controllo di Regione, Servizio di Controllo di Avvicinamento e Servizio di Controllo di Aeroporto. Indicativamente e salvo eccezioni, si può dire che il Servizio di Controllo di Regione è assicurato da un ACC (Area Control Center); il controllo di Avvicinamento da un APP (Approach Office) ed il controllo di Aeroporto da una Torre di Controllo (TWR, Aerodrome Control Tower).

[5] Sulla normativa ICAO vedi capitolo 2.

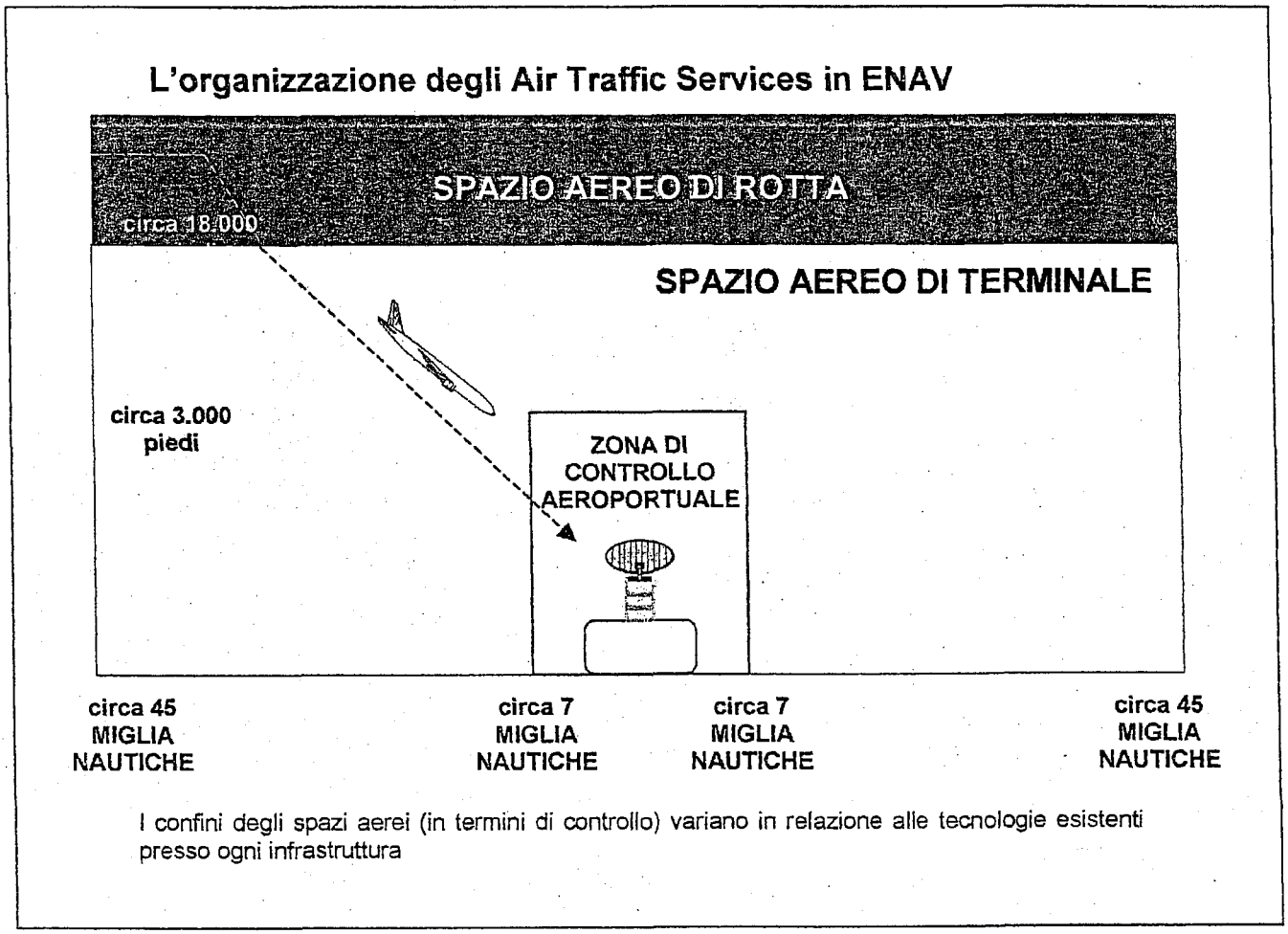
Nei tre grafici che seguono sono raffigurati gli spazi aerei e le modalità dell'erogazione e della gestione del servizio di assistenza al volo di ENAV.

Fig. 1



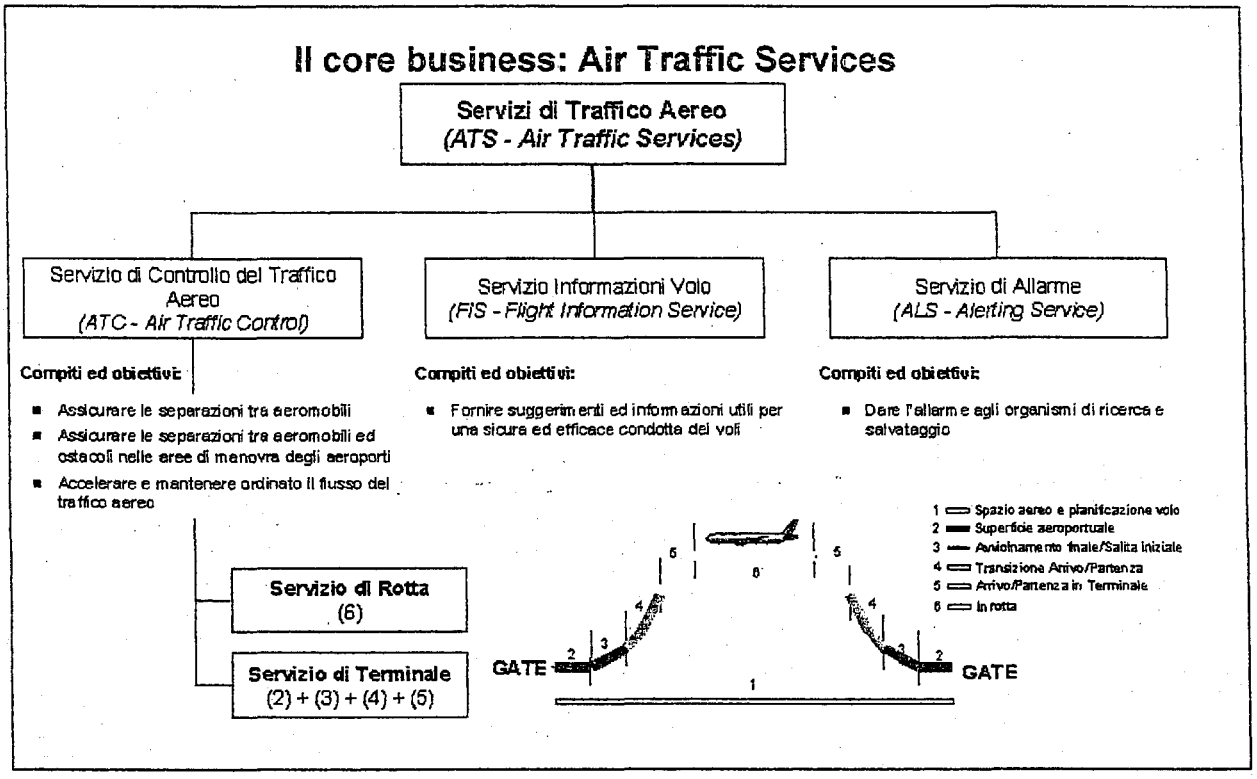
Fonte: KPMG Consulting SpA

Fig. 2



Fonte: KPMG Consulting SpA

Fig. 3



Fonte: KPMG Consulting SpA

1. 3 - Lo Spazio Aereo: Organizzazione

Gli aeromobili volano attendendosi o a regole del volo a vista (VFR = Visual Flight Rules) o a regole del volo strumentale (IFR = Instrument Flight Rules).

L'elemento discriminatorio tra i due è quindi la trasparenza dell'aria che deve consentire di "vedere ed essere visti" (regola di riferimento del volo a vista). La sigla di riferimento è VMC (Visual Meteorological Conditions). Quando sussistono condizioni meteo per il volo a vista gli aerei possono volare a vista, separandosi da soli (da altri aeromobili, dalle nubi che ne limiterebbero la visibilità e dagli ostacoli connessi con l'orografia) o secondo le regole del volo strumentale. In entrambi i casi se lo spazio aereo entro il quale operano consente tale tipo di volo.

Se le condizioni meteo sono buone il pilota può sempre scegliere tra i due tipi di volo mentre deve optare per il volo strumentale con condizioni meteo sfavorevoli, sempre se la sua "licenza di pilotaggio" lo consente.

Tra aeromobili in volo a vista e quelli in volo strumentale esiste sempre una regola di riferimento per porre in essere una separazione verticale di almeno 500 ft (piedi) quando operano in volo livellato, escluse cioè le fasi di salita e discesa.

L'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) ha definito in allegato alla propria Convenzione le regole da rispettarsi per le fasi di volo condotto secondo l'una o l'altra regola.

Al fine di far sapere con immediatezza al pilota i propri diritti e doveri sono stati definiti degli spazi aerei, identificati con le lettere da A a G, all'interno di ciascuno dei quali il pilota saprà dove si trova e quali sono le regole applicabili al proprio volo. Il pilota identificherà lo spazio in cui opera tramite l'osservazione di punti rilevanti sul terreno o per indicazione degli strumenti di bordo.

Le Regioni di Navigazione Aerea dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) in cui è stato suddiviso il globo terrestre sono a loro volta ripartite in FIR (Flight Information Region) e UIR (Upper Information Region). FIR e UIR sono spazi aerei in cui vengono forniti il Servizio Informazioni Volo ed il Servizio di Allarme. L'Ente preposto è il FIC (Flight Information Center).

All'interno delle FIR vi sono poi altri tipi di spazio aereo, ognuno con una propria funzione ed una propria dimensione: le Aerovie, le Rotte Assistite, le Aree Terminali di Controllo, le Zone di Controllo e le Zone di Traffico Aeroportuale.

Le Aerovie (AWY, Airway) sono spazi aerei controllati a forma di corridoio, ampie trasversalmente 10 miglia nautiche, contrassegnate a terra da un adeguato numero di radioassistenze VOR e NDB (cfr par. 1.4) i cui segnali vengono captati dagli apparati di bordo consentendo ai piloti

di individuare la propria posizione ed il percorso da seguire per giungere a destinazione.

Le Aree Terminali di Controllo (TMA, Terminal Control Area) sono invece spazi aerei controllati di dimensioni definite posti alla confluenza di più aerovie in vicinanza di aeroporti importanti; TMA ed Aerovie associate costituiscono di solito una Regione di Controllo (CTA, Control Area) a cui è preposto l'ACC (Area Control Center).

Nel nostro Paese, appartenente alla "Regione EUR" ICAO, sono istituite tre FIR mentre gli ACC sono quattro: Milano, Padova, Roma e Brindisi. Ciascun ACC (inserito nella struttura organizzativa denominata CRAV, Centro Regionale di Assistenza al Volo) ha giurisdizione su una porzione dello spazio aereo attribuito all'Italia. (v. fig. 5)

In particolare l'ACC di Milano controlla il traffico aereo nell'area nord-occidentale fino a livello di volo di 29.500 piedi (FL 295), quello di Padova nell'area nord-orientale, quello di Roma nell'area centro-sud occidentale e nella parte "superiore" dello spazio aereo nord-occidentale, quello di Brindisi nell'area sud-orientale.

Fig. 4 - Direttrici del traffico in sorvolo nello spazio aereo

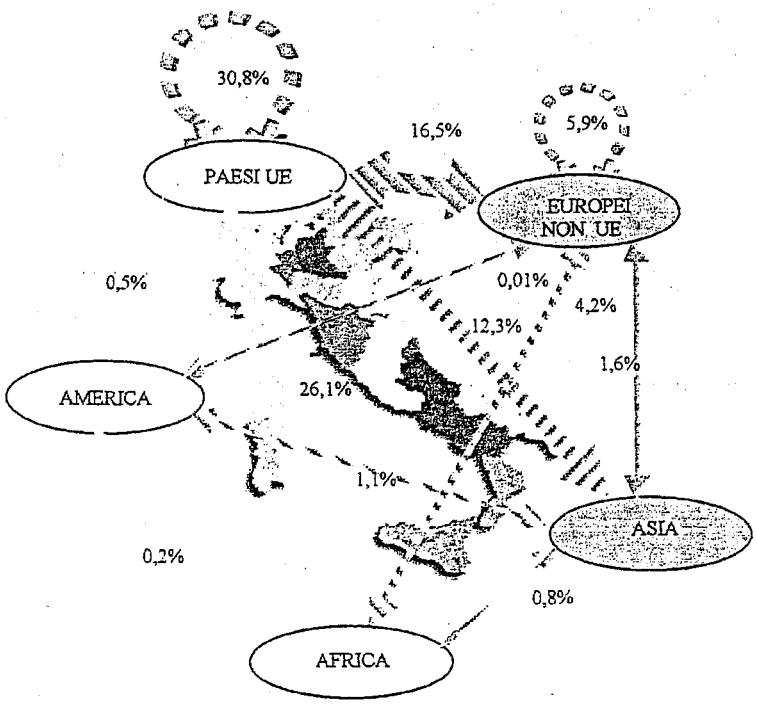
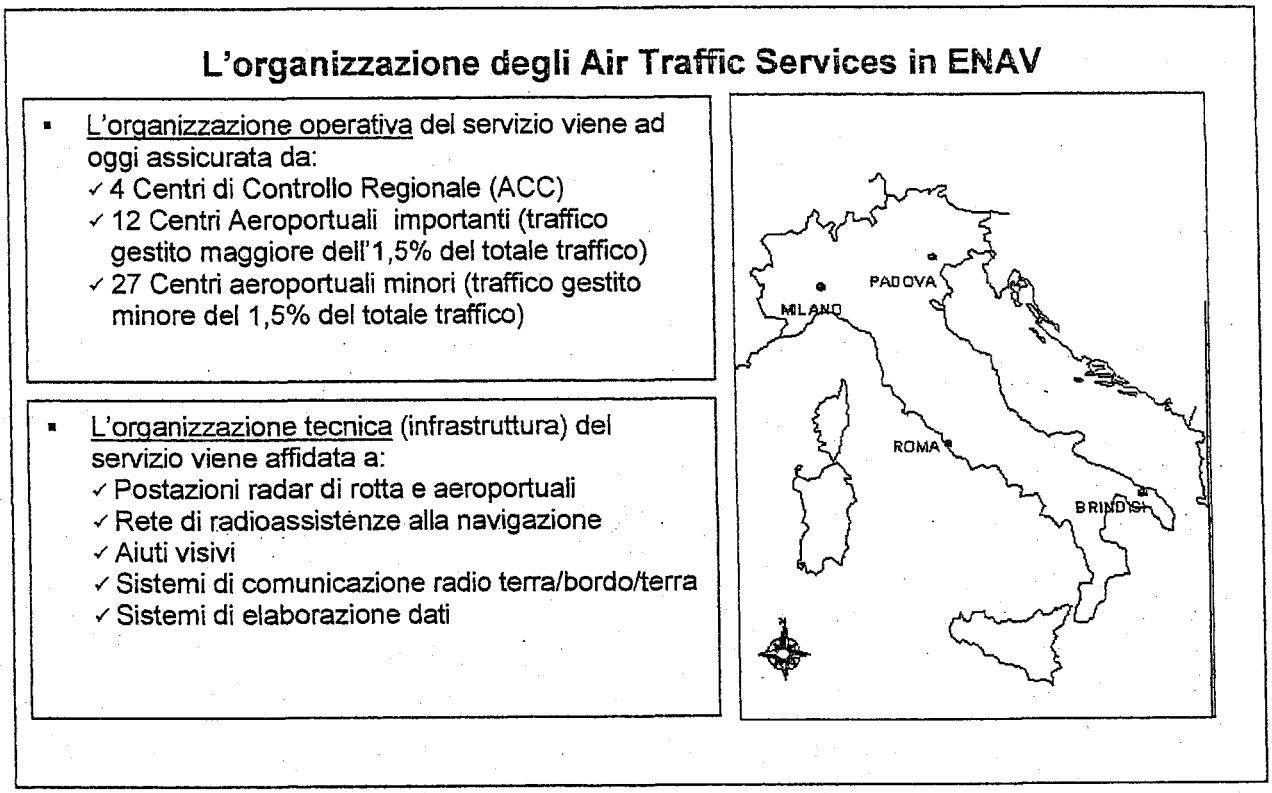


Fig. 5



Fonte: KPMG Consulting SpA

1.4 - Il Servizio delle Telecomunicazioni Aeronautiche

Il Servizio delle Telecomunicazioni Aeronautiche (TLC) si articola convenzionalmente in due servizi, quello "mobile" e quello "fisso". Il primo si occupa dei collegamenti T/B/T, terra/bordo/terra, tra gli Enti di controllo di terra con gli aeromobili, il secondo della rete di telecomunicazioni aeronautiche tra i vari Enti di assistenza al volo; sono considerati appartenenti al servizio "fisso" TLC anche i Radar (cfr. par. 1.7) e le radioassistenze VOR[6], NDB[7], ILS[8], che presentano ai piloti, tramite specifici apparati riceventi di bordo, informazioni di navigazione.

[6] VOR: VHF Omnidirectional Radio Range – Radiosentiero Omnidirezionale in VHF.
[7] NDB: Non Directional Radiobecan – Radiofaro non direzionale.
[8] ILS: Instrumental Landing System (v. par. 1.8).

L'evoluzione del Servizio è in atto nell'ambito di Eurocontrol (Communication Strategy) lungo le direttrici dei programmi PENS[9] per i servizi di rete di terra e MNS[10] per i servizi di terra/aria. Il programma ENAV per l'ammodernamento delle Telecomunicazioni Aeronautiche è previsto nell'ambito dei programmi "E-NET"[11] e "Airlink 2000"[12] gestiti in termini di Servizio integrato (Service System Management), mediante la realizzazione modulare di specifici Centri.

1. 5 - Le Informazioni Aeronautiche

Essenziale per la sicurezza, la regolarità e la fluidità del traffico aereo è la conoscenza dettagliata e completa dell'ambiente in cui si svolgono le operazioni di volo: ogni pilota deve necessariamente conoscere strutture ed organizzazione dell'aeroporto di partenza e di arrivo, deve conoscere l'organizzazione degli spazi aerei che attraverserà e quali sono e come sono erogati i servizi di controllo del traffico aereo che incontrerà lungo la rotta; deve anche conoscere dove sono e quali sono le frequenze per collegarsi ai vari centri di controllo e dove sono e come operano le "radioassistenze" per la navigazione e l'atterraggio. Il servizio AIS (Aeronautical Information Service) fornisce il complesso di conoscenze, relative a tutto il mondo, aggiornato in "real time" con la trattazione, in Italia, di circa tremila messaggi informativi al giorno. Tutta la messaggistica viene trasmessa su una rete internazionale specificatamente dedicata per l'AIS e viene trattata da banche dati di significative dimensioni; risorse notevoli sono dedicate a queste attività che, nell'ambito di programmi ICAO ed ECAC (European Civil Aviation Conference) sono integrate a livello europeo, anche in previsione della trasmissione di parte delle informazioni direttamente a bordo degli aerei, in data-link. Il servizio delle informazioni aeronautiche ha lo scopo di

[9] PENS: Pan European Network Services.
[10] MNS: Mobile Network Services.
[11] E-NET: Enav Network.
[12] Airlink 2000: data-link digitale Air-Ground a larga banda.

raccogliere, pubblicare e diffondere tutte le informazioni inerenti alla sicurezza e alla regolarità del traffico aereo, così che ne vengano a conoscenza il personale navigante ed il personale preposto all'assistenza al volo. Tali informazioni sono compilate sotto forma di AIP, NOTAM (Notices to Airmen) ed AIC (Aeronautical Information Circular).

L'AIP (Aeronautical Information Publication) contiene notizie a carattere permanente. I NOTAM contengono informazioni relative agli ausili aeronautici, alle procedure o ai pericoli per la navigazione aerea la cui conoscenza tempestiva è fondamentale per la sicurezza del volo. Le AIC contengono invece notizie di vario genere non inseribili nell'AIP o nei NOTAM. Per quanto concerne infine l'organizzazione, l'AIS si articola su un livello centrale ed uno periferico. A livello periferico, disseminati sui vari aeroporti, operano gli ARO (Air Traffic Service Reporting Office).

L'AISAS (Aeronautical Information Service Automatized System) è il sistema che in Italia gestisce in maniera automatizzata l'AIS.

1. 6 - Il Servizio della Meteorologia Aeronautica

Per effettuare con sicurezza e regolarità le operazioni di volo, il pilota deve poter conoscere le condizioni meteorologiche che incontrerà alla partenza, durante la rotta, sull'aeroporto di arrivo e sugli eventuali "alternati".

In Italia il servizio meteorologico nazionale è affidato all'Aeronautica Militare; l'assistenza meteorologica sugli aeroporti civili aperti al traffico civile è affidata ad ENAV S.p.A..

In questo ambito vengono effettuati i servizi di osservazione e rilevamento dati, diffusione dei dati, previsioni aeroportuali, informazioni meteo in frequenza.

L'ENAV per il servizio di previsione aeroportuale ha istituito due centri; il primo - posizionato presso l'aeroporto di Fiumicino - provvede alle previsioni degli aeroporti di competenza del centro-sud Italia, mentre il

secondo - posizionato presso l'aeroporto di Milano/Linate - provvede alle previsioni degli aeroporti centro-nord Italia. Per quanto attiene l'assistenza alla navigazione aerea, presso gli ARO sono fornite, su richiesta degli Aircraft Operators, tutte le informazioni meteorologiche delle regioni interessate (ad es.: EURNAT, ecc.) raccolte in un folder (cartella), quali: carte meteo, TAF (Terminal Aerodrome Forecast), SIGMET (Significant Meteorological Weather - informazioni significative a fenomeni meteorologici in rotta che possono influenzare la sicurezza delle operazioni dell'aeromobile), AIRMET (Upper Wind and Temperature at Specified Points - previsione di venti e temperatura in quota a determinati punti), Volcanic Ash (Polvere/nube vulcanica) e quant'altro di interesse.

1. 7 - Radar

Sono due i tipi di radar che vengono contemporaneamente impiegati nel controllo del traffico aereo: il radar "primario" ed il radar "secondario".

Il "radar primario" consiste in un impianto trasmittente che emette, per mezzo di un'antenna rotante altamente direttiva, una serie di impulsi a radiofrequenza. Questi, urtando la superficie di un bersaglio, vengono in parte riflessi e raccolti sotto forma di eco dall'apparato ricevente dell'impianto. Una precisa misura dei tempi intercorsi tra l'emissione degli impulsi e la ricezione dell'eco, essendo nota la velocità di propagazione delle onde radio, determina la posizione del bersaglio che viene rappresentato su uno schermo.

Nel "radar secondario" (SSR, Secundary Surveillance Radar), invece, l'impianto radio-trasmittente di terra emette una serie di impulsi codificati (codice binario) che vengono ricevuti da un apparato di bordo (transponder), elaborati e ritrasmessi a terra sempre in modo codificato. La posizione del bersaglio (in termini di distanza e direzione) viene stabilita come il radar primario; la risposta dell'apparato di bordo può

inoltre contenere delle informazioni aggiuntive, come quota e codice di individuazione, che vengono presentate sullo schermo al controllore.
Viene inoltre impiegato, per il controllo degli aeromobili e dei mezzi sulla superficie aeroportuale il "SMR" - Surface Movement Radar che funziona essenzialmente come un radar primario.

1. 8 - Instrumental Landing System (ILS)

Il sistema di atterraggio strumentale è un aiuto alla navigazione aerea per l'avvicinamento strumentale ad un aeroporto, idoneo a guidare un aeromobile all'atterraggio (fino alla "altezza di decisione")[13] con enorme precisione anche in condizioni di scarsa visibilità.
La componente elettronica basata a terra è composta da quattro sottosistemi:
- "localizzatore": genera un segnale che forma un piano elettromagnetico verticale coincidente con l'asse della pista; l'antenna è situata alla fine della pista di atterraggio;
- "guida planata": genera un piano elettromagnetico inclinato di circa tre gradi (angolo di discesa ottimale per gli aeromobili); l'antenna è posta nelle vicinanze della soglia pista, a fianco della stessa;
- due "marker": emettono segnali verticali a forma di ventaglio; le antenne sono esterne alla pista, a circa 1 km e l'altra a circa 7 km dalla soglia pista, allineate al suo asse.
- La componente posta a bordo del velivolo è costituita essenzialmente da un ricevitore collegato all'elaboratore di bordo e da un indicatore dove viene visualizzata la posizione dell'aereo rispetto ai piani elettromagnetici generati dagli apparati di terra. Infatti l'intersezione di tali piani, sia verticale (generato dal "localizzatore") che inclinato (generato dalla "guida di planata"), determina la traiettoria che l'aereo deve seguire per

[13] Altezza di decisione: determinata altitudine o altezza, nell'avvicinamento di precisione, alla quale deve essere iniziata la procedura di "mancato avvicinamento" (o "riattaccata") se il riferimento visivo per continuare l'avvicinamento non è stato raggiunto."

l'atterraggio e dunque genera un vero e proprio "sentiero di avvicinamento" elettronico. I "marker" forniscono al pilota l'indicazione, a mezzo di un segnale acustico, della distanza dell'aereo rispetto alla soglia pista. In funzione alla precisione dei segnali emessi dagli apparati ILS, possono essere consentiti atterraggi con condizioni minime di visibilità orizzontale e verticale variabili; queste minime sono regolamentate a livello internazionale dall'ICAO e sono classificate in "categorie" che vanno dalla prima alla terza, e quest'ultima a sua volta suddivisa in A, B e C. La "categoria" delle operazioni effettuabili dipende anche dalla situazione aeroportuale complessiva (lunghezza della pista, svincoli, "ostacoli", aiuti visivi, disponibilità di mezzi di soccorso ed emergenza, ecc.); infatti, un sistema ILS idoneo ad operare in "terza categoria" non è sufficiente di per sé a consentire operazioni in "terza categoria" su un aeroporto, in carenza degli altri requisiti.

L'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (già Direzione Generale dell'Aviazione Civile - CIVILAVIA) stabilisce, anche in relazione alle prevalenti condizioni meteo esistenti, in quale delle "categorie" previste dall'ICAO possono essere svolte le operazioni di avvicinamento ed atterraggio sui molti aeroporti italiani aperti al traffico commerciale dotati di sistemi ILS.

In sintesi, queste sono le condizioni di visibilità "minime" richieste per le varie "categorie" (ciascuna Compagnia, poi, per le operazioni dei propri aeromobili, deve stabilire minimi operativi non inferiori a quelli stabiliti dall'ENAC) :

- operazioni in "prima categoria": altezza di decisione non inferiore a 200 piedi (circa 60 metri), visibilità orizzontale non inferiore a 550 metri;
- operazioni in "seconda categoria": altezza di decisione inferiore a 200 piedi ma non inferiore a 100 piedi (rispettivamente 60 e 30 metri circa), visibilità orizzontale non inferiore a 300 metri;

- operazioni in "terza categoria A": altezza di decisione inferiore a 100 piedi (circa 30 metri), visibilità orizzontale non inferiore a 200 metri;
- operazioni in "terza categoria B": altezza di decisione inferiore a 50 piedi (circa 15 metri) oppure senza altezza di decisione, visibilità orizzontale non inferiore a 75 metri.

L'ENAV S.p.A gestisce, su tutto il territorio nazionale, i sistemi ILS, garantendo una elevata affidabilità dei segnali con la ridondanza degli apparati, con una sorveglianza continua, con sistemi di telecomando e telecontrollo, con il periodico controllo in volo (con aerei "radiomisure" attrezzati per verificare che i segnali emessi dagli ILS siano nelle tolleranze previste dall'ICAO), con specifici laboratori mobili di misura.

1. 9 - Aiuti Visivi per la Navigazione Aerea

Su ogni aerodromo sono posti segnali di vario genere che hanno lo scopo di fornire informazioni utili ai piloti. Infatti, nonostante il largo impiego che si fa delle radiocomunicazioni per chiedere e ricevere informazioni, i segnali visivi presentano ancora oggi il vantaggio di offrire con immediatezza una vasta gamma di notizie che facilitano le operazioni aeree, sia in volo che a terra.

Si è quindi esteso l'uso di tabelloni, luci, semafori, pitturazioni sulla pavimentazione, ecc., resi necessari dalla complessità dei grandi aerodromi.

La segnaletica è raccomandata dall'Annesso 14 dell'ICAO, che ne detta non solo la configurazione, ma, per i sistemi luminosi, anche la precisione, l'affidabilità ed i sistemi di monitoraggio.

La gamma delle informazioni fornite mediante i segnali è piuttosto varia ed eterogenea.

Segnaletica generale di aerodromo

- segnali di identificazione (identificazione di aerodromo);
- indicatore di direzione del vento;
- indicatore di direzione di atterraggio;

• quadrato segnali.

Segnaletica specifica dell'area di movimento

Tale segnaletica è usata allo scopo di:

- delimitare porzioni dell'area di movimento (piste, piazzali, raccordi, ecc.);
- facilitare la circolazione di aeromobili e veicoli mediante indicazioni varie (segnali di mezzeria, direttrici di immissione da un raccordo nella pista o nei piazzali, ecc.);
- indicare le posizioni di parcheggio e le traiettorie di inserimento o disimpegno dei parcheggi;
- evidenziare parti dell'area di manovra particolarmente importanti per le operazioni aeree (posizione attesa prima del decollo, zona di contatto, soglia e fine pista, ecc.).

Sistemi luminosi di avvicinamento

I sentieri, o sistemi luminosi di avvicinamento strumentale, indicati con la sigla generica ALS (Approach Light System), hanno lo scopo principale di aiutare i piloti a passare dai riferimenti strumentali di bordo ai riferimenti visivi esterni durante l'ultima fase dell'avvicinamento per l'atterraggio.

L'Annesso 14 ICAO prevede tre tipi fondamentali di sistemi ALS, che possono essere di intensità luminosa sia media che alta e che possono essere installati su:

• piste non strumentali;

• piste strumentali non di precisione;

• piste per avvicinamenti di precisione, così distinti:

- sistema semplice
- sistema per avvicinamenti di precisione di Cat I [14]
- sistema per avvicinamenti di precisione di Cat II.

1. 10 - Le Tariffe per i Servizi di Assistenza al Volo

[14] Vedi par. 1.8 su ILS

Le tariffe per i servizi di assistenza al volo sono calcolate tramite coefficienti (CUT – Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta e CTT - Coefficiente di Tariffazione di Terminale per i servizi di assistenza al volo in terminale) determinati annualmente sulla base di criteri e meccanismi, internazionalmente convenuti e stabiliti dalle leggi poste a riferimento, che consentono solo il recupero dei costi effettivamente sostenuti. ***(c.d. sistema cost recovery)***

I suddetti coefficienti (CUT e CTT) sono ottenuti dividendo i costi annuali preventivati (personale, costi di esercizio, ammortamenti e, per la sola rotta, interessi sugli investimenti non ammortizzati) per le due tipologie di servizio, "rotta" e "terminale" (servizi resi ai voli entro un raggio di venti chilometri dall'aeroporto), con le "unità di servizio" previste per l'anno di applicazione; per il servizio terminale si considerano solo i costi relativi agli aeroporti che sviluppano un traffico, in unità di servizio, superiore all'1,5% dell'intero traffico aeroportuale nazionale.

La tariffazione per i servizi in rotta si ottiene poi moltiplicando il CUT per le "unità di servizio" in rotta prodotte da ogni singolo volo; queste "unità di servizio" sono determinate tramite una formula[15] che utilizza il peso massimo al decollo dell'aereo e la distanza ortodromica percorsa nello spazio aereo italiano. La tariffa per i servizi in terminale si ottiene moltiplicando il CTT per il coefficiente del peso massimo dell'aereo al decollo.

I costi non recuperati dalle tariffe sia per voli esentati dal pagamento (voli di Stato, militari, ecc.) sia per gli aeroporti con traffico aereo inferiore all'1,5% dell'intero traffico aeroportuale nazionale (oneri sociali) sono

[15] La formula è la seguente: n=dXp, dove d è il coefficiente di distanza del volo, p è il coefficiente di peso dell'aeromobile. Il coefficiente di distanza (d) si ottiene dividendo per cento la distanza ortodromica espressa in chilometri tra: il punto di partenza situato all'interno dello spazio aereo nazionale ed il punto di uscita da tale spazio risultanti dal piano di volo, oppure, il punto di ingresso nello spazio aereo nazionale e il punto di ultima destinazione situato all'interno di tale spazio risultanti dal piano di volo, oppure, in caso di sorvolo, il punto di ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo.
La distanza ortodromica è diminuita di 20 chilometri per i decolli e gli atterraggi effettuati nei punti situati all'interno dello spazio aereo nazionale.

coperti da contributi dello Stato. Occorre tener presente che l'adesione ad Eurocontrol, avvenuta dal 1996, ha modificato sensibilmente la struttura dei costi da imputare per il calcolo del CUT, includendo gli interessi sui valori residui dei cespiti ammortizzabili ai costi sostenuti dall'Aeronautica Militare per assistere il traffico aereo civile in rotta ed il costo Eurocontrol, calcolato su base annua con gli stessi criteri di determinazione dei CUT nazionali; ciò incide mediamente per circa un quarto sui costi complessivi posti a base del calcolo CUT.

Nelle figure 7, 8, 9 e 10 che seguono sono esplicitati i modelli di tariffazione, il numero ed il prezzo delle unità di servizio erogate da ENAV nel periodo 1999-2003.

Eurocontrol è l'organismo deputato all'organizzazione in ambito europeo dell'assistenza alla navigazione aerea. Nella fig. 6 è sinteticamente descritta la sua struttura.

Fig. 6

EUROCONTOL						
			AGENZIA			
UACC MAASTRICHT	**CRCO** (CENTRAL ROUTE CHARGE OFFICE) BRUSSELS	**ISTILUX** LUSSEMBURGO		**EEC** (EXPERIMENTAL EUROCONTROL CENTRE) BRETIGNY	**CFMU** (CENTRAL FLOW MANAGEMENT UNIT) BRUSSELS	**CEATS** (CENTRAL EUROPE ATS) VIENNA
			Braccio operativo di Eurocontrol che si avvale delle cinque strutture indicate (più il CEATS quando operativo) per svolgere funzioni sia di regolamentazione che di fornitura di servizi			
Centro di Controllo dello spazio aereo superiore di Belgio, Olanda e parte della Germania	Ufficio per la riscossione delle tariffe di rotta e di terminale, per alcuni paesi, per conto degli Stati membri e di taluni Stati convenzionati	Istituto per la formazione sia per esigenze di controllo che di gestione del traffico aereo (CTA e ATM)		Centro sperimentale per la simulazione e per programmi di ricerca e sviluppo	Unità per la gestione centralizzata del flusso di traffico aereo	In attuazione di un accordo sottoscritto da 8 paesi dell'Europa Centrale si sta sviluppando un programma che porterà alla costituzione di un unico Centro di Controllo dello spazio aereo superiore

Fig. 7

Il modello di tariffazione

- Le tariffe per i servizi di assistenza al volo sono calcolate attraverso dei coefficienti, determinati annualmente sulla base di criteri e meccanismi convenuti (legislazione vigente e Convenzione Eurocontrol), che consentono il recupero dei costi (modello "**cost recovery**" effettivamente sostenuti:
  - CUT - Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in **rotta**
  - CTT - Coefficiente di Tariffazione di Terminale per i servizi di assistenza al volo in **terminale**

$$CUT = \frac{\text{Costi ENAV annuali preventivati + Costi di assistenza Aeronautica Militare + Costi Eurocontrol - costi "voli" esenti - Balance}_{anno-2}}{\text{Unità di Servizio annue preventivate in rotta}}$$

(personale, esercizio, ammortamenti, interessi su investimenti non ammortizzati)

$$CTT = \frac{\text{Costi ENAV annuali preventivati}}{\text{Unità di Servizio annue preventivate in terminale}}$$

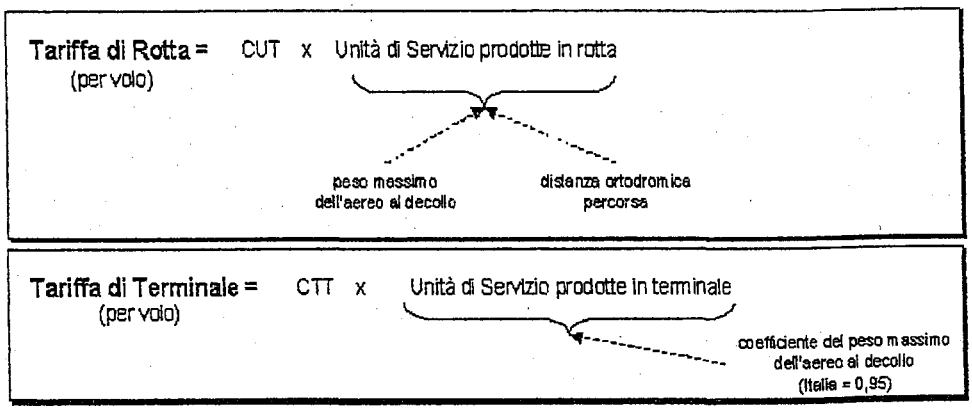
(solo su Aeroporti con traffico in unità di servizio > 1,5% del totale traffico nazionale)
(personale, esercizio, ammortamenti)

Fonte: KPMG Consulting SPA

Fig. 8

Il modello di tariffazione: i contributi

- La tariffazione si ottiene nel seguente modo:



- I costi non recuperati delle tariffe sia per i voli esentati dal pagamento (voli di stato, militari, etc.) sia per gli aeroporti con traffico inferiore all'1,5% dell'intero traffico aeroportuale nazionale (oneri sociali) sono coperti da contributi dello Stato
- La tariffa CTT per i per i vettori nazionali risulta scontata del 50% rispetto ai vettori internazionali
- È prevista l'esenzione del pagamento del servizio per gli aeromobili di stato e per i voli postali

Fonte: KPMG Consulting SPA

Fig. 9 **Unità di Servizio (UdS) di Rotta e di Terminale**

Dati in unità	1999	2000	2001	2002	2003 (*)
UdS di rotta	7.395.978	7.43.892	7.331.346	7.250.979	6.968.396
UdS di terminale	27.777.210	30.205.016	29.333.840	29.314.964	31.011.805

Variazione % su anno precedente

UdS di rotta		0,51%	- 1,38%	- 1,10%	- 3,90%
UdS di terminale		8,74%	- 2,88%	- 0,06%	5,79%

(*) per il traffico in rotta stima su dati Eurocontrol

Coefficienti di tariffazione di rotta (CUT) e di terminale (CTT)

Fig. 10

Dati in €	1999	2000	2001	2002	2003
CUT (*)	64,71	63,33	56,26	57,90	67,99
CTT (media anno)	3,09	3,14	3,03	3,10	3,14

Variazione % su anno precedente

CUT		- 2,13%	- 11,16%	2,92%	17,43%
CTT		1,62%	- 3,50%	2,31%	1,29%

(*) al netto delle maggiorazioni applicate direttamente da Eurocontrol

La figura 10 rivela per il 2003 una sensibile crescita (17,43 %), del Coefficiente Unitario di Tariffazione di rotta (CUT). È un dato allarmante, sia per la gestione ENAV, che vede aumentare i costi di servizio in misura non coerente con una politica di contenimento della spesa diversa da quella per investimenti, sia per i riflessi incrementativi automatici che la stessa ha sulle tariffe in un momento in cui la navigazione aerea sta attraversando una delicata fase congiunturale economico-finanziaria.

2 - LA NORMATIVA INTERNAZIONALE E LE DOTAZIONI DEGLI AEROPORTI ITALIANI

Per l'esercizio dei servizi connessi con la gestione del traffico aereo e la predisposizione delle infrastrutture di comunicazione, navigazione e sorveglianza necessarie per la fornitura dei servizi l'ENAV S.p.A. si attiene a quanto previsto dall' ICAO, che è l'istituzione permanente deputata ad amministrare i principi ed i compiti derivanti dalla convenzione di Chicago firmata il 7 dicembre 1944, divenuta efficace, dopo la deposizione delle ratifiche degli Stati, il 4 aprile 1947.

Uno degli obbiettivi principali dell'ICAO è quello di promuovere la Sicurezza (Safety) del volo nella navigazione internazionale lavorando in stretta collaborazione con le altre Agenzie dell'ONU tra cui l'ITU (International Telecomunications Union) e WMO (World Metereological Organization).

L'ICAO stabilisce l'adozione di Standard Internazionali e Pratiche Raccomandate (SARPs) e l'approvazione delle Procedure per i Servizi della Navigazione Aerea (PANS) sulla base di quanto previsto negli Articoli 37, 54 e 90 della Convenzione di Chicago[16].

---

[16] Gli Standard sono emanati sotto forma di Allegati Tecnici - (Annex) alla Convenzione; di seguito se ne riporta l'elenco con la descrizione sintetica del contenuto:

- •ANNEX 1 Licenze del Personale
- •ANNEX 2 Regole dell'Aria
- •ANNEX 3 Servizi Meteorologici per la Navigazione Aerea Internazionale
- •ANNEX 4 Cartografia Aeronautica
- •ANNEX 5 Unità di Misura da usarsi nelle Operazioni al Suolo ed in Volo
- •ANNEX 6 Operazioni degli aeromobili:
  - •Parte I Trasporto Aereo Commerciale Internazionale – Aeroplani
  - •Parte II Aviazione Generale Internazionale- Aeroplani
  - •Parte III Operazioni Internazionali - Elicotteri
- •ANNEX 7 Nazionalità degli Aeromobili e Marchi di Registrazione
- •ANNEX 8 Aeronavigabilità degli Aeromobili
- •ANNEX 9 Facilitazioni
- •ANNEX 10 Telecomunicazioni Aeronautiche
  - –Volume I Aiuti alla Radionavigazione
  - –Volume II Procedure di Comunicazione (comprese quelle con lo Status di PANS)
  - –Volume III Parte 1 Sistemi di Comunicazione Dati Digitali
    Parte 2 Sistemi di Comunicazione a Voce
  - -Volume IV Radar di Sorveglianza e Sistemi di Evitamento delle Collisioni

Per Standard si intende qualunque prescrizione riguardante caratteristiche fisiche, configurazione, materiali, prestazioni o procedure, la cui uniforme applicazione è riconosciuta necessaria per la sicurezza o la regolarità della navigazione aerea internazionale ed alla quale gli Stati Contraenti si adegueranno in conformità con la Convenzione.

Nel caso in cui non sia possibile adeguarsi, è obbligatorio per lo Stato notificare tale impossibilità al Consiglio dell'ICAO a norma dell'articolo 38 della Convenzione.

Accanto agli standards sopra menzionati sono anche emanate le procedure applicative per i Servizi della Navigazione Aerea (PANS), che si caratterizzano in termini di complementarità agli standard (SARPS) senza acquisirne lo status relativo e che in sostanza contengono procedure raccomandate e materiali normativi considerati di eccessivo dettaglio per una loro caratterizzazione come SARPS, ma che in genere amplificano i principi di base degli Standard per fornire assistenza alla loro corretta implementazione da parte degli Enti interessati.

Tali procedure non richiedono la notifica all'ICAO di eventuali differenze applicative a livello di singolo Stato; le stesse sono comunque riportate in AIP-Italia la cui pubblicazione ed aggiornamento sono effettuate da ENAV S.p.A..

Le dotazioni, le configurazioni, le dislocazioni aeroportuali, ecc., per ogni Stato contraente la Convenzione ICAO, soggiacciono tutte a coefficienti,

---

(seguito nota 16)

-Volume V Utilizzazione dello Spettro delle Radiofrequenze

•ANNEX 11 Servizi del Traffico Aereo
•ANNEX 12 Ricerca e Soccorso
•ANNEX 13 Investigazione sull'Accident e Incident degli Aeromobili
•ANNEX 14 Aerodromi
–Volume I - Disegno degli aerodromi ed Operazioni
–Volume II - Eliporti
•ANNEX 15 Servizi Informazioni Aeronautiche
•ANNEX 16 Protezione Ambientale
–Volume I Rumore degli aeromobili
–Volume II Emissioni dei Motori degli Aeromobili
•ANNEX 17 Sicurezza (Security)
•ANNEX 18 Trasporto Sicuro di Merci pericolose per Via Aerea

misure, criteri tecnico-funzionali e regolamentazioni «dirette», risalenti agli Standard di cui all'Allegato Tecnico 14 "Aerodromi". Un discorso identico si ripete anche per le strutture in rotta e gli spazi aerei (Allegati Tecnici 2, 10 e 11; Doc. 4444 e Doc. 8168), e per la maggior parte dei meccanismi di navigazione aerea collegati.

Quello che, tuttavia, preme di sottolineare non è tanto la portata del regime vincolistico-formale derivato dagli obblighi convenzionali, quanto piuttosto la concreta, effettiva ed inevitabile necessità di uniformità che scaturisce spontaneamente dai collegamenti aeronautici.

Non sarebbe possibile, infatti, nella gran parte dei casi e delle ipotesi, esercitare attività operative con gli aeromobili, tanto numerosi e così tecnologicamente sofisticati, in presenza di differenze o scostamenti dalle tecniche operativo-funzionali e di navigazione aerea. In altri termini, il regime convenzionale gioca un ruolo "anticipato" di regolatore contrattuale della vita aeronautica mondiale, fissando preventivamente dei percorsi tecnici universali destinati ad essere seguiti, in ogni fase delle attività connesse alle operazioni aeronautiche.

Un'influenza vincolante a partire dal momento della costruzione delle macchine e delle infrastrutture che devono ospitarne le attività, della istituzione e dell'esercizio dei meccanismi di assistenza alla navigazione, delle configurazioni operative per le azioni dei diversi comparti, delle misure di capacità quanti-qualitativa della prestazione delle varie categorie di personale (il c.d. *aviation people*), ecc.

L'aeroporto nel suo complesso entra in relazione diretta con le caratteristiche fisiche, di conformazione e volume esterno, pesi, capacità di carico e prestazioni (con le connesse necessità infrastrutturali) degli aeromobili che devono costituire il traffico aereo da servire in tale ambito.

La misura della funzionalità aeroportuale viene espressa, in ragione di ciò, anche in termini di "aereo critico", nel senso che esso costituisce il velivolo limite che è teoricamente in grado di effettuare operazioni

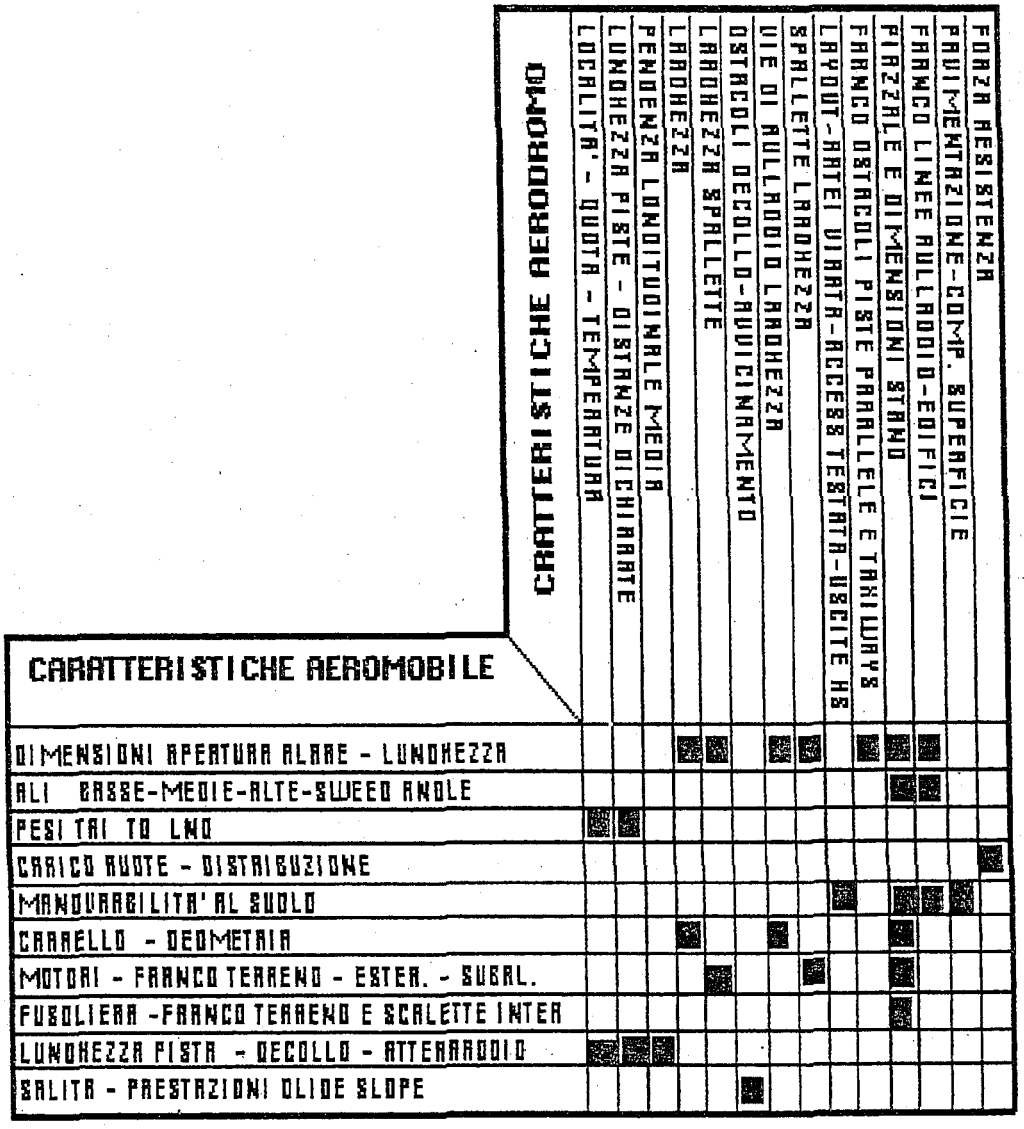
"normali", facendo uso dell'impianto aeroportuale in questione.

L'ambiente funzionale aeroportuale, dunque, condiziona le scelte del subsistema trasporti aerei e le collaterali opzioni delle restanti utenze di navigazione, ma a sua volta, risulta condizionato da queste ultime, tanto in fase progettuale ed esecutiva, quanto in quella gestionale. E' di norma l'esame delle prestazioni della possibile utenza, ivi comprese le necessità in termini di servizi di aerostazione, a dettare vincoli e condizioni dell'architettura progettuale di un nuovo aeroporto, ovvero gli adattamenti di un impianto già esistente.

Nel diagramma che segue (Fig. 11) sono riportate le connessioni necessarie (e dunque le compatibilità) fra caratteristiche fisiche dell'aeromobile e dell'aeroporto cui sono reciprocamente subordinate le operazioni di utilizzazione del singolo scalo.

Tutte le sistemiche di ambiente, in tale ipotesi, risultano o dovrebbero risultare proporzionate e consequenziali: l'aspettativa di un traffico orario di 90 movimenti, per fare un esempio banale, presenta la necessità di almeno 100 posti di stazionamento, commisurati alle dimensioni medie dell'utenza frequentatrice, un adeguato sbocco di aerostazioni e servizi in grado di assorbire il numero dei passeggeri di imbarco-sbarco, ecc., e così via per tutte le altre realizzazioni sistemistiche e di servizi che devono risultare coerenti e proporzionali tanto nei confronti delle caratteristiche delle utenze quanto nei loro reciproci rispetti.

Fig. 11



Sia il quadro organizzativo che quelli sistemistico, normativo-tecnico-procedurale, degli impianti e degli apparati, risultano vincolati dallo standard internazionale e coerentemente proporzionati alle funzionalità ambientali previste (strumentale, strumentale di precisione, ognitempo, stagionale, h^{24}, utenza mista, utenza di singola tipologia, traffico pesante, medio, leggero, misto, ecc.) per l'aeroporto di cui si tratta. In sostanza, ancora una volta, si presenta una questione di capacità e di

coerenza di rapporti, consequenziali e proporzionati.

Con la definitiva implementazone e con il recente conseguimento della piena operatività dei nuovi sistemi di gestione del traffico aereo in rotta sui Centri di Controllo Regionale di Milano e di Brindisi che sono successivi ad analoghe realizzazioni per i Centri di Roma e Padova, terminate rispettivamente a giugno 2002 e novembre 2002 si è concluso un ciclo di ammodernamento e sviluppo del cuore del sistema di gestione italiano che ha subito una trasformazione tecnologica che non ha precedenti su scala mondiale per rapidità di realizzazione e livello di innovazione tecnologica introdotta.

Analoghi programmi in altri paesi europei, anche se partiti notevolmente prima di quelli italiani, stentano a concretizzare gli obbiettivi previsti ed in molti casi l'implementazione viene attestata ad un livello tecnologico notevolmente inferiore a quanto inizialmente definito a seguito di difficoltà non solo tecniche ma anche di costi crescenti non facilmente controllabili, per tutti basti citare la realizzazione del nuovo Centro di Londra che a fronte di una spesa di circa 1000 M.€ non ha ancora raggiunto la piena operatività.

Il nuovo sistema di gestione del traffico aereo italiano per le sue funzioni di trattamento delle traiettorie dei voli in tempo reale che integrano i dati di posizione misurati dai sistemi radar con i dati del piano di volo, con gli algoritmi di calcolo della posizione futura del volo e con una tecnica di presentazione dei dati che velocizza e facilita l'analisi e le decisioni dei controllori del traffico aereo è stato considerato il sistema più avanzato attualmente in operatività tra l'Europa e Stati Uniti da una commissione composta da tecnici della "Federal Aviation Administration" americana, di Eurocontrol ed esperti del "Jane's Airport Review".

Tra gli aspetti di grande rilevanza e valore per la semplificazione della gestione operativa è da considerare il nuovo meccanismo di scambio automatizzato dei dati realizzato tra unità aeroportuali (Torre di controllo) e sistema di rotta che consente di trattare ogni volo senza soluzione di continuità fondendo i dati del radar di terra con quelli del radar di rotta, con la relativa associazione, istante per istante, dei dati elaborati di traiettoria prevista.

Con tale acquisizione l'Italia ha di fatto già realizzato e reso operativo, con notevole anticipo rispetto a quanto previsto (2010 ed oltre) in ambito di

Strategia Europea, l'applicazione di un approccio "gate-to-gate" alla gestione del traffico aereo che di fatto unifica in un unico sistema informatico la gestione della movimentazione aeroportuale con quella di rotta, per il completamento definitivo occorrerà integrare meglio lo scambio informativo con le operazioni di "Handling" e di "apron" che sono sotto la responsabilità delle Società di Gestione Aeroportuale.

Il sistema oltre a omogeneizzare la gestione di tutto lo spazio aereo nazionale, realizza condizioni di scambio automatizzato con i sistemi centrali di Eurocontrol e con i sistemi degli altri paesi europei confinanti con l'Italia .

____°°°° ____°°°°____

La situazione degli aeroporti italiani è rappresentata nelle tabelle che seguono, le cui intestazioni di colonna vogliono segnalare la conformità alla normativa internazionale (Normativa ICAO), a quale traffico l'aeroporto è aperto (internazionale o nazionale), quali servizi vengono forniti agli utenti da parte dell'ENAV, quali ausili di radionavigazione gli aeromobili possono trovare (Radioaiuti), quali tipologie di radar vengono impiegati, quali sistemi visivi e luminosi sono presenti per le diverse categorie di operazioni a seconda della visibilità (dalla CAT 1^ alla CAT 3^ con visibilità progressivamente inferiore), quali equipaggiamenti di osservazione e informazione meteorologica sono disponibili ed, infine, le opere in corso di realizzazione.

Per facilitare la lettura delle tabelle si riporta il significato delle sigle utilizzate nelle varie colonne.

SERVIZI ENAV

AIS	Aeronautical Information Service – Servizio delle informazioni aeronautiche
APP	Approach Control Service – Servizio di controllo di avvicinamento
FIS	Flight Information Service – Servizio informazioni di volo
MET	Meteorology – Metorologia
TWR	Aerodrone Control Service – Servizio di controllo di aerodromo
TWR/APP	Servizio di controllo di aerodromo e di avvicinamento coubicati

RADIOAIUTI

DME	Distance Measuring Equipment – Equipaggiamento di misurazione della distanza
ILS	Instrument Landing System – Sistema per atterraggio strumentale
LO	Locator – Radiofaro adirezionale
NDB	Non Directional Radio Beacon – Radiofaro non direzionale
TACAN	Tactical Air Navigation – Equipaggiamento per navigazione tattica
VDF	VHF Direction Finder -
VOR – TVOR	VHF Omni Range, Terminal VOR – Radiofaro omnidirezionale in VHF

RADAR

ATCR 33 K o S	Radar di avvicinamento con valvola klystron o allo stato solido
MRT	Multi Radar Tracking – Sistema di inseguimento del bersaglio mediante più radar
SIR M o S	Secondary Information Radar – Radar secondario
SMGCS	Surface Movement Guidance and Control System – Sistema di guida e controllo dei movimenti di superficie aeroportuale

AIUTI VISIVI E LUMINOSI

ALS	Approach Lighting System – Sistema di illuminazione dell'avvicinamento
EFAS	Electronic Flashing Approach System – Sistema a lampeggiamento elettronico per l'illuminazione dell'avvicinamento
CALVERT	Sistema luminoso di avvicinamento
PAPI	Precision Approach Path Indicator – Indicatore di planata per avvicinamento di precisione
VASIS	Visual Approach Slope Indicator System - Sistema di indicazione visiva della planata

METEO

ATIS	Automatic Terminal Information System – Sistema informativo automatico di terminale
AWOS	Automated Wheather Observation System – Sistema di osservazione automatica del tempo
DDMA	Determinatore Dati Meteo Aeroportuali
MARA	Modular Architecture for Real time Application – Calcolatore multi architetturale ad accesso randomico
RVR	Runway Visual Range – Portata visiva di pista

NORMATIVA ICAO	AEROPORTI	CLASSE	SERVIZI ENAV	RADIO AIUTI	RADAR	AIUTI VISIVI E LUMINOSI	METEO	OPERE IN CORSO
SI	ALBENGA VILLANOVA	INTERNAZ	FIS	LLZ+DME 2 NDB VDF		1^ CAT PAPI RWY 27	DDMA	
SI	ALGHERO FERTILIA	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS 1^ CAT DME TACAN NDB LO VORTAC		1^ CAT 2 PAPI	DDMA AWOS RVR ATIS	
SI	BARI PALESE	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS 1^ CAT RWY 07 TVOR DME LO	INSTALLAZIONE	1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	
SI	BOLOGNA BORGO PANIGALE	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS CAT 3B RWY 12 VORDME NDB VDF	ATCR 33 S SIR S SMGCS	CAT 3B DOPPIO PAPI	DDMA AWOS RVR ATIS	
SI	BOLZANO	INTERNAZ	FIS	VORDME LLZ DME NDB		1^ CAT+ LEAD IN MIN VIS 5 KM	DDMA AWOS	
SI	BRESCIA MONTICHIARI	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS 1^ CAT VORDME NDB		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	
SI	CROTONE	INTERNAZ	FIS	VORDME		CAMPALE 2 PAPI	DDMA	
SI	CUNEO LEVALDIGI	INTERNAZ	FIS	ILS 1^ CAT NDB VDF		1^ CAT 2 VASIS	DDMA	
SI	VERONA BOSCOMANTICO	DOMESTICO	FIS				DDMA	
SI	CAGLIARI ELMAS	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS VORDME LO		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	
SI	CATANIA	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS DME 1^ CAT VORDME NDB VDF	TWR SEGNALI SIGONELLA	1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	RINNOVO TWR PRESENTAZIONE RADAR
SI	FALCONARA	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS 1^ CAT VORDME NDB LO VDF		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA RVR	
SI	FIRENZE PERETOLA	INTERNAZ	TWR AIS MET	VORDME VDF	INSTALLAZIONE	1^ CAT PAPI RWY 05	DDMA MARA	
SI	FIUMICINO	INTERNAZ	RDR TWR	5 ILS 2 ILS DME	ASMGCS TWR ATCR 33 S	CAT 2 PAPI OGNI RWY	DDMA MARA RVR ATIS	
SI	FOGGIA GINO LISA	INTERNAZ	FIS	VOR		1^ CAT CAMPALE CALVERT	DDMA	

NORMATIVA ICAO	AEROPORTI	CLASSE	SERVIZI ENAV	RADIO AIUTI	RADAR	AIUTI VISIVI E LUMINOSI	METEO	OPERE IN CORSO
SI	FORLI'	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS RWY 12 VDF LO		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA RVR	
SI	GENOVA SESTRI	INTERNAZ	TWR/APP AIS MET	ILS DME 1^ CAT 2 VORDME NDB VDF	ATCRS SIR M	1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA RVR	
SI	GROTTAGLIE	INTERNAZ	TWR AIS MET	TACAN VDF LO		1^ CAT 2 PAPI	DDMA	NUOVA TWR
SI	LAMETIA TERME	INTERNAZ	TWR/APP AIS MET	ILS RWY 28 VORDME VDF		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	RISTRUTTURAZIONE TWR+AROMET
SI	LAMPEDUSA	INTERNAZ	FIS	VORDME NDB		SALS+BORDO+ 2 PAPI	DDMA MARA	PRESENTAZIONE RADAR
SI	MALPENSA	INTERNAZ	TWR AIS MET	3 ILS CAT 3 B VORDME NDB LO VDF	SMGCS TWR ATCR 33 K	CAT 3 B PAPI OGNI RWY	DDMA MARA RVR ATIS	
SI	MILANO LINATE	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS VORDME LO VDF	SMGCS TWR LAMBRO	CAT 3 B 2 PAPI	DDMA MARA RVR ATIS	REALIZZAZIONE SISTEMA PER APRON SERVICE
SI	NAPOLI CAPODICHINO	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS RWY 23 VORDME NDB VDF	ATCR 33 K SIR M	1^ CAT 2 PAPI	DDMA AWOS RVR ATIS	
SI	OLBIA COSTA SMERALDA	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILSDME RWY 06 VORDME NDB VDF	ATCR 33 K SIR M	1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	
SI	ORIO AL SERIO	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS TVOR DME LO VDF	MRT MILANO	1^ CAT 2 PAPI	DDMA RVR	
SI	PADOVA	INTERNAZ	FIS	VDF LO		1^ CAT PAPI RWY 04	DDMA	
SI	PALERMO PUNTA RAISI	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	2 ILS 2 VORDME 2 NDB VDF	ATCR 33 S SIR M+ MRT USTICA	1^ CAT RWY 25 PAPI OGNI RWY	DDMA MARA RVR	AUTOMAZIONE FASE 3
SI	PANTELLERIA	INTERNAZ	TWR	VORDME NDB		1^ CAT 2 PAPI CALVERT 26	DDMA	
SI	PARMA	NAZ	FIS	ILS RWY 20 NDB VDF		SALS+EFAS PAPI RWY 02 PAPI	DDMA MARA RVR	

NORMATIVA ICAO	AEROPORTI	CLASSE	SERVIZI ENAV	RADIO AIUTI	RADAR	AIUTI VISIVI E LUMINOSI	METEO	OPERE IN CORSO
SI	PERUGIA	INTERNAZ	FIS	ILS RWY 01 VORDME VDF		1^ CAT PAPI 01	DDMA AWOS RVR	
SI	PESCARA	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS DME RWY 22 VORDME		1^ CAT VASIS RWY 22	DDMA MARA	
SI	REGGIO CALABRIA	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS DME RWY 22 VORDME		1^ CAT VASIS RWY 22	DDMA MARA	NUOVA SALA TWR + AROMET
SI	RIETI	CLUB +VOLO VELA	FIS	VDF			DDMA MARA	
SI	RONCHI DEI LEGIONARI	INTERNAZ	TWR/APP AIS MET	ILS RWY 09 TVORDME LO		2 CAT 2 VASIS	DDMA MARA RVR	
SI	SALERNO PONTECAGNANO	INTERNAZ	FIS	VDF			DDMA	
SI	TORINO CASELLE	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS CAT 3B RWY 36 2 VORDME NDB TACAN VDF LO	ATCR 33 K SIR M ANCHE IN TWR + LESIMA INSTALLAZIONE SMGCS	CAT 3 B RWY 36 DOPPIO PAPI ALS 3 + EFAS RWY 18 SALS + PAPI	DDMA MARA RVR ATIS	
SI	TORINO AERITALIA	DOMESTICO	FIS	VDF			DDMA	
SI	ROMA URBE	INTERNAZ	TWR AIS MET	VDF			DDMA MARA	
SI	VENEZIA LIDO	INTERNAZ TURISTICO	FIS	VDF			DDMA	
SI	VENEZIA TESSERA	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS CAT 3 B RWY 04 VORDME LO VDF	SMGCS ATCR 33 K ANCHE IN TWR	CAT 3 B + PAPI OGNI RWY	DDMA MARA RVR ATIS	APRON SERVICE

A completamento del "panorama" aeroportuale italiano vengono rappresentati nel prospetto sottostante i movimenti dei voli registrati negli aeroporti nel corso del 2002

Movimenti aeroportuali 2002

MOVIMENTI AEROPORTUALI SU AEROPORTI ENAV
MOVIMENTI DEI VOLI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI E MOVIMENTI LOCALI
ANNO 2002

	AEROPORTO		TOTALE	TOTALE	MOVIMENTI	TOTALE	MEDIA GIORNALIERA	
	SERVIZIO	DENOMINAZIONE	NAZIONALI	INTERNAZ.	LOCALI	MOVIMENTI	ANNO	ESTATE
1	ATC	ROMA FIUMICINO	160.094	123.742	1.544	285.380	781	817
2	ATC	MILANO MALPENSA	61.102	159.247	381	220.730	604	690
3	ATC	MILANO LNATE	74.649	37.869	2.542	115.060	315	273
4	ATC	CATANIA FONTANAROSSA	60.867	7.108	12.655	80.630	220	251
5	ATC	NAPOLI CAPODICHINO	54.294	22.418	2.196	78.908	216	238
6	ATC	VENEZIA TESSERA	28.822	39.894	3.314	72.030	197	208
7	ATC	BOLOGNA BORGO P.	29.928	37.685	4.045	71.658	196	226
8	ATC	ROMA URBE	41.416	273	20.642	62.331	170	133
9	ATC	TORINO CASELLE	28.142	27.725	5.833	61.700	169	169
10	ATC	PALERMO P.RAISI	43.450	4.175	5.467	53.092	145	154
11	ATC	BERGAMO ORIO AL SERIO	19.611	24.366	5.519	49.496	135	148
12	ATC	GENOVA SESTRI	23.802	9.523	16.127	49.452	135	146
13	ATC	FIRENZE	16.736	20.611	3.082	40.429	110	117
14	ATC	CAGLIARI ELMAS	31.823	2.104	2.834	36.761	100	124
15	ATC	BARI PALESE MACCHIE	26.240	2.776	3.479	32.495	89	97
16	AFIS	PADOVA	21.069	243	8.566	29.878	81	84
17	ATC	RONCHI DEI LEGIONARI	15.216	5.959	8.611	29.786	81	104
18	ATC	OLBIA COSTA SMERALDA	19.461	6.392	1.535	27.388	75	151
19	ATC	ANCONA FALCONARA	16.325	5.389	5.144	26.858	73	82
20	AFIS	BOLZANO	17.714	1.782	5.694	25.190	69	77
21	AFIS	TORINO AERITALIA	20.515	95	3.617	24.227	66	57
22	ATC	PESCARA	16.594	2.125	4.066	22.785	62	70
23	ATC	FORLI	19.841	1.945	621	22.407	61	62
24	AFIS	RIETI	19.052	4	3.015	22.071	60	108
25	AFIS	PERUGIA	11.885	500	9.660	22.045	60	78
26	AFIS	SALERNO PONTECAGNANO	11.066	62	10.441	21.569	59	71
27	AFIS	PARMA	14.434	1.413	5.471	21.318	58	66
28	ATC	ALGHERO	13.455	2.089	4.559	20.103	55	64
29	AFIS	VERONA BOSCOMANTICO	12.520	131	6.129	18.780	51	59
30	ATC	LAMEZIA TERME	13.243	1.273	2.789	17.305	47	56
31	ATC	REGGIO CALABRIA	10.798	130	4.784	15.712	43	55
32	AFIS	ALBENGA	7.842	1.152	5.547	14.541	39	46
33	AFIS	LEVALDIGI	10.238	301	173	10.712	29	39
34	AFIS	VENEZIA SAN NICOLO'	5.621	927	2.785	9.333	25	40
35	ATC	GROTTAGLIE	5.252	71	3.470	8.793	24	30
36	AFIS	LAMPEDUSA	3.266	10	4.084	7.360	20	31
37	AFIS	FOGGIA	3.740	40	1.783	5.563	15	18
38	AFIS	CROTONE	3.236	33	912	4.181	11	15
39	AFIS	PANTELLERIA	2.953	69	680	3.702	10	15
	TOTALE	Movimenti ENAV	996.312	551.651	193.796	1.741.759		

NB

Per media giornaliera estiva si intende la media giornaliera dei voli effettuati nei mesi di giugno, luglio e agosto (totale del periodo/numero giorni)

Per Movimenti locali si intendono voli del tipo "Touch and Go", "Low Passages", Sorvoli zona traffico aeroportuale (ATZ) ed altri voli residuali non compresi nelle categorie dell'aviazione Commerciale, Generale e Militare

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AFIS	Aerodome Flight Information Service
AIP	Aeronautical Information Publication – Pubblicazione informazione aeronautiche
AIRPROX	parola codice usata per designare una Aircraft Proximity – Uno degli inconvenienti di diversa gravità per il potenziale rischio di collisione
AIS	Aernautical Information Service – Servizio di informazioni aeronautiche
AISAS	AIS Automated System
AMI	Aeronautica Militare Italiana
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
APATSI	Airport ATS Inferface – Programma europeo per l'aumento della capacità di traffico degli aeroporti
APP	Approach Controll Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o Ufficio di controllo di avvicinamento
ARO-MET	ATS Reporting Office – Meteorology – Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo e meteorologia
ATC	Air Traffic Control – Controllo del traffico aereo
ATFM	Air Traffic flow Management – Gestione dei flussi di traffico aereo Funzione centralizzata da EUROCONTROL a Bruxelles
ATS	Air Traffic Services – Servizi del traffico aereo; comprendono: ATC, FIS, AIS, ALS, etc.
A.V.L.	Aiuti Visivi Luminosi
BCA	Benefit Cost Analysis – Analisi costo/benefici
CFMU	Central Flow Management Unit – Unità centralizzata per la gestione dei flussi di traffico
CIP	Convergence and Implementation Programme – Programma di convergenza ed implementazione
CTR	Control zone – Zona di controllo di avvicinamento
CTT	Coefficiente di Tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale
CUT	Coefficiente Unitario di Tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in rotta
DL-DATALINK	Collegamento dati
DME	Distance measuring equipment – Apparato misuratore di distanza
EATCHIP	European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme – Programma europeo di armonizzazione ed integrazione dei sistemi di assistenza al volo
EATMS	European ATM System – Sistema europeo per l'A.T.M.
ECAC	European Civil Aviation Conference – Conferenza europea dell'aviazione civile
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	ENAV S.p.A. – Società italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea

EUROCONTROL	Organizzazione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
FIR	Flight Information Region – Regione informazioni volo
FIS	Flight Information Service – Servizi di informazione di volo
FSS	Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni di volo
GNSS	Global Navigation Satellite System – sistema globale di navigazione satellitare
ICAO	International Civil Aviation Organizzation – Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
MATSE	Ministries of trasport on ATS in Europe – Conferenza
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
RADAR	Radio Detecting And Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – Navigazione d'area
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d'aeroporto
UdS	Unità di Servizio
UE	Unione europea
VOR	VHF Omnidirectional radio Range – Radiosentiero omnidirezionale in VHF

PAGINA BIANCA

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.

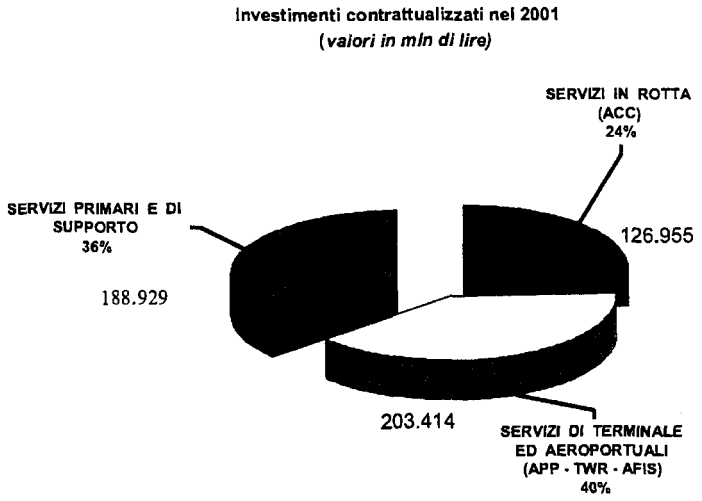
Il beneficio principale di tale scelta strategica è quello di consentire all'ENAV di acquisire una più ampia domanda di traffico derivante dalla maggiore elasticità di utilizzo dello spazio aereo italiano da parte dei vettori. Questi ultimi, infatti, potranno, a seguito di tale intervento, pianificare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

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

dell'esercizio, né nel valore né nel tempo.

Debiti

Tra i debiti è stato incluso l'importo relativo al Balance Eurocontrol, pari a Lire 108.470 milioni. Tale debito rappresenta quanto dovuto dall'Ente ad Eurocontrol, secondo l'attuale regolamento dell'Associazione dei Paesi aderenti in materia di conguaglio delle tariffe applicate.

L'ammontare del debito complessivo per il Balance fungerà da elemento di rettifica delle tariffe che saranno applicate nei prossimi due esercizi.

Ratei e risconti

I ratei e risconti sono stati determinati sulla base del principio di competenza temporale di cui all'art. 2424 bis del Codice Civile.

In considerazione di quanto riportato, attesi i risultati delle verifiche eseguite, i criteri adottati dall'Amministratore nella redazione di bilancio e la rispondenza dello stesso alle scritture contabili, il Collegio sindacale ritiene che il bilancio, chiuso alla data del 31 dicembre 2001, sia conforme alle norme civilistiche e fiscali e pertanto invita l'Assemblea ad approvare:

- il bilancio, così come formulato dall'Amministratore Unico;
- la relazione sulla gestione dell'Amministratore Unico;
- la destinazione del risultato di esercizio proposta dall'Amministratore Unico.

Roma, li 13 giugno 2002

Prof. Michele PISANELLO

Dr. Marcellino BORTOLOMIOL

Prof. Alessandro BONURA

PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

STATO PATRIMONIALE

(Importi Lire/milioni)

		ATTIVO		2001
A)		**Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti:**		
			Totale	**0**
B)		**Immobilizzazioni**		
	I	***Immobilizzazioni immateriali***		
	6)	immobilizzazioni in corso e acconti		13.454
			Totale	**13.454**
	II	***Immobilizzazioni materiali***		
	1)	terreni e fabbricati		129.679
		- Fabbricati in corso di costruzione		65.057
	2)	impianti e macchinari		352.659
	4)	altri beni		1.930
	5)	immobilizzazioni in corso e acconti		818.813
			Totale	**1.368.138**
	III	***Immobilizzazioni finanziarie***		
	1)	**partecipazioni in:**		
	d)	altre imprese		719
			Totale	**719**
		Totale immobilizzazioni		**1.382.311**
C)		**Attivo circolante**		
	I	***Rimanenze***		
	1)	parti di ricambio		33.837
			Totale	**33.837**
	II	***Crediti***		
	1)	**verso clienti**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo		251.102
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
	5)	**verso altri**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo		166.594
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
			Totale	**417.696**
	III	***Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni***		
			Totale	**0**
	IV	***Disponibilità liquide***		
	1)	conti correnti attivi		1.188.138
			Totale	**1.188.138**
		Totale attivo circolante		**1.639.671**
D)		**Ratei e risconti**		
	a)	ratei e risconti		1.244
			Totale	**1.244**
		TOTALE ATTIVO		**3.023.227**

(Importi Lire/milioni)

		PASSIVO		2001
A)		***Patrimonio netto***		
I		Fondo di dotazione		0
		Capitale		2.172.000
II		Riserva straordinaria		437
III		Riserva ex lege 292/93		70.893
IV		Riserva legale		
V		Riserva per azioni proprie in portafoglio		
VI		Riserve statutarie		
VII		Altre riserve:		
		- Riserva contributi in conto capitale		158.153
VIII		Utili (perdite) portati a nuovo		(87.932)
IX		Utile (perdita) dell'esercizio		10.878
			Totale	**2.324.429**
B)		***Fondi per rischi ed oneri***		
1)		Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi		0
2)		Fondo imposte		105.945
3)		altri		56.304
			Totale	**162.249**
C)		***Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato***		64.478
D)		***Debiti***		
5)		**acconti**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo		42.670
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
6)		**debiti verso fornitori**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo		295.912
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
11)		**debiti tributari**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo		26.096
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
12)		**debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo		33.759
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
13)		**altri debiti**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo		73.634
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
			Totale	**472.071**
E)		**Ratei e risconti**		
			Totale	**0**
		TOTALE PASSIVO		**3.023.227**
		CONTI D'ORDINE		
		CREDITO IVA		**425.660**
		IMPEGNI ASSUNTI		
		- Impegni c/capitale		(386.057)
		- Impegni c/esercizio		(27.927)
			Totale Impegni Assunti	**(413.984)**

(Importi Lire/milioni)

CONTO ECONOMICO		2001
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi delle prestazioni di servizi istituzionali e da vendite		
Prestazioni di servizi istituzionali e vendite	803.666	
Rettifiche tariffe per balance Eurocontrol	(20.371)	
Utilizzo balance Eurocontrol quota ENAV	92.267	875.562
5) Altri Proventi e Ricavi		92.216
Totale Valore della produzione		**967.778**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) *Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci*		9.164
7) Per servizi		326.453
8) Per godimento di beni di terzi		3.377
9) Per il personale:		
a) Salari e stipendi	368.297	
b) Oneri sociali	109.892	
c) Accantonamento TFR	9.787	
e) Altri costi per il personale	3.478	491.454
10) Ammortamenti e svalutazioni		
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali		113.474
11) *Variazione delle rimanenze di materiale di consumo e parti di ricambio*		(4.884)
12) Accantonamenti per rischi		12.000
14) Oneri diversi di gestione		796
Totale Costi della Produzione		**951.832**
Differenza fra valore e costi della produzione		**15.947**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
16) Altri proventi finanziari		
d) Proventi diversi		2.083
17) Interessi e altri oneri finanziari		7
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
20) Proventi		
Altri Proventi straordinari		26.008
21) Oneri		27.297
Risultato prima delle imposte		**16.734**
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		5.856
Utile (Perdita) dell'esercizio		**10.878**

Nota integrativa al Bilancio chiuso il 31/12/2001

Premessa

L'esercizio 2001 è il primo esercizio che si chiude per la ENAV nella forma giuridica di Società per Azioni ed il progetto di bilancio al 31 dicembre 2001, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa, è il primo della ENAV S.p.A. redatto secondo le norme introdotte dal decreto legislativo 9/4/1991 n. 127 che ha dato attuazione alla IV e alla VII direttiva CEE. In linea generale si precisa che non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 c. 4 e all'art. 2423 bis c. 2.

Nessuna appartenenza a più voci

Non si è proceduto al raggruppamento di voci nello stato patrimoniale e nel conto economico. Non vi sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci del prescritto schema di bilancio.

Fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio

Per quanto attiene si rimanda alla Relazione sulla Gestione a corredo del bilancio medesimo.

Saldi delle poste al 1.01.2001.

Nella nota integrativa vengono riportati alcuni dati desunti dalla riclassificazione dei saldi di alcune poste al 1.01.2001

E' opportuno notare 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, ai criteri propri di un bilancio d'esercizio redatto secondo i criteri economico-patrimoniali. Per queste ragioni tale elaborato non è perfettamente comparabile con i prospetti di stato patrimoniale e conto economico al 31 dicembre 2001: abbiamo, quindi,

ritenuto di commentare le variazioni intervenute, nel presente esercizio, delle principali poste di bilancio nell'ambito della nota integrativa.

Criteri di formazione

Il seguente bilancio è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

Il bilancio chiuso al 31/12/2001, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa trova costante riferimento ai principi di redazione ed ai criteri di valutazione di cui agli artt. 2423 e seguenti del Codice Civile.

Per le informazioni relative alla Società nonché ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed all'andamento prevedibile della gestione per l'esercizio 2002, si rimanda alla Relazione sulla gestione predisposta dall'Amministratore Unico.

Criteri di valutazione applicati

Si forniscono di seguito i criteri adottati nella valutazione delle voci dello stato patrimoniale e del conto economico.

Si rileva che – per i motivi già esposti in precedenza – il bilancio 2001 è da considerarsi, sostanzialmente, il primo predisposto dalla ENAV SpA e che, quindi, non si presentano problemi di cambiamento dei criteri di valutazione.

Si fa presente, altresì, che, mentre sono state apportate le eventuali opportune svalutazioni ai valori dell'attivo, non sono state invece effettuate rivalutazioni in deroga all'art. 2426 del Codice Civile.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte, coerentemente al dettato del punto 1 dell'art. 2426, 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 il consenso 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.

I costi delle manutenzioni di carattere straordinario, che comportano un incremento del valore dei relativi beni sono iscritti in aumento delle corrispondenti voci delle immobilizzazioni materiali. I costi di manutenzione straordinaria non incrementativi e quelli di carattere ordinario gravano invece sul conto economico.

Il valore delle immobilizzazioni comprende anche le parti di ricambio capitalizzate, di valore rilevante e di bassa frequenza di utilizzo, in applicazione del criterio esposto in sede di commento delle rimanenze.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali vengono calcolati sulla base di piani di ammortamento, determinati all'atto dell'entrata in funzione dei beni, con aliquote costanti. Le aliquote di ammortamento, basate sulla durata utile prevista valutata tenendo conto del deperimento economico-tecnico, coincidono con i coefficienti previsti dalla normativa fiscale per settori che svolgono attività similari e che utilizzano impianti ed apparecchiature analoghe.

L'inizio dell'ammortamento avviene nell'anno in cui il bene inizia a partecipare al processo produttivo; in tale anno l'ammortamento viene computato alle aliquote, di seguito riportate, ridotte del 50%. Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

TABELLA DEI COEFFICIENTI DI AMMORTAMENTO
(Delibera n. 61 del 13.4.1989 del Consiglio di Amministrazione
e Decreto del 23.12.1992 del Ministero delle Finanze)

DESCRIZIONE		%
A) IMMOBILI:	1) Opere d'arte e fabbricati	4,0%
	2) Costruzioni leggere (tettoie, fabbricati etc.)	10,0%
B) APPARECCHIATURE ELETTRONICHE:	3) Macchine elettroniche ed elettromeccaniche, compresi i sistemi telefonici elettronici	20,0%
	4) Apparecchiature per elaborazione dati, compresi i computers	20,0%
C) IMPIANTISTICA:	5) Impianti radiofonici	12,5%
	6) Impianti di registrazione	25,0%
	7) Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	15,5%
	8) Centrali manuali ed elettromeccaniche	8,0%
	9) Centrali ed impianti elettronici	18,0%
	10) Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	15,0%
	11) Impianti di alimentazione	9,0%
D) AUTOMEZZI:	12) Autovetture, motoveicoli e simili (compresi automezzi attrezzati)	25,0%
	13) Autoveicoli da trasporto	20,0%
E) AEROMOBILI:	14) Velivoli aziendali	12,0%
	15) Scorta strategica di dotazione velivoli	14,0%
F) IMPIANTI DI PISTA:	16) Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	31,5%
G) ARREDI:	17) Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	12,0%
H) CESPITI VARI:	18) Attrezzatura varia e minuta	25,0%

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo di acquisto, secondo il criterio di cui al comma 1 dell'art. 2426 C.C., determinato sulla base del prezzo di acquisto o di sottoscrizione rettificato, nel rispetto del principio della prudenza, per eventuali perdite durevoli di valore.

Crediti e debiti

I crediti sono iscritti in base al valore presumibile di realizzo. Tale valore tiene conto dei rischi di possibile insolvenza dei debitori sia per quanto attiene la linea capitale che in linea interessi e penalità.

I debiti sono iscritti al valore nominale.

I crediti ed i debiti in valuta sono rilevati in Lire al cambio in vigore al momento della contabilizzazione. Le partite creditorie e debitorie, determinate a cambi storici vengono

confrontate, per le monete extra-euro, con i valori risultanti dall'allineamento delle stesse partite ai cambi vigenti a fine anno.

Rimanenze

Le rimanenze, sostanzialmente materiali di scorta degli impianti e delle apparecchiature di controllo del volo, sono valutate con il criterio dell'ultimo costo sostenuto per gli approvvigionamenti, che approssima il valore di mercato.

Per la definizione delle relative risultanze ci si è attenuti ai principi contabili relativi alle parti di ricambio specifiche che tengono conto del costo e della durata della loro vita utile.

In particolare quelle il cui costo è di importo modesto vengono spesate nell'esercizio e non incluse nelle rimanenze.

Quelle di costo significativo e di breve durata sono, invece, incluse tra le rimanenze mentre quelle di importo rilevante e di maggior durata sono incluse nelle immobilizzazioni, considerata la strategicità della loro funzione che, in caso di carenza, comprometterebbe la funzionalità degli apparati.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide, costituite da denaro giacente presso la Tesoreria Provinciale dello Stato, sono valutate al valore nominale.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi ed oneri sono stanziati secondo criteri di congruità per fronteggiare passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, di cui tuttavia alla chiusura dell'esercizio non sono determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono quantificati sulla base di stime che tengono presenti tutti gli elementi a disposizione e l'esito finale dei contenziosi in atto. Nella valutazione dei rischi ed oneri si considerano anche eventuali rischi o perdite di cui si è venuti a conoscenza dopo la data di chiusura dell'esercizio e fino alla data di redazione del presente bilancio.

Fondo trattamento fine rapporto

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto nel rispetto di quanto previsto dal contratto collettivo nazionale di categoria e corrisponde all'effettivo impegno della Società alla data di chiusura dell'esercizio nei confronti del personale della Società.

Ratei e Risconti

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a più esercizi, determinati secondo il criterio della competenza economica e temporale ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 2424 bis del Codice Civile.

Costi e ricavi

I costi sono determinati in base al principio della competenza economica e temporale. I ricavi sono determinati in base al principio della competenza economica e temporale anche tramite il "Balance Eurocontrol" che rettifica, in più o in meno, le tariffe predeterminate dall'Ente sulla base dei coefficienti unitari di tariffazione (CUT).

Conti d'ordine

I conti d'ordine esprimono il valore del credito I.V.A. in contenzioso e quello degli impegni di natura contrattuale.

L'ammontare del credito I.V.A. è oggetto di contenzioso da lungo tempo, in assenza di una precisa definizione della soggettività d'imposta per il periodo di attività anteriore alla trasformazione in S.p.A.. Data la complessità della tematica giuridica sono in corso avanzate trattative, con l'Agenzia delle Entrate, per la definizione transattiva del contenzioso, anche al fine di evitare l'alea dei giudizi ancora aperti o da instaurare.

Gli importi indicati nei commenti relativi alla voci di bilancio sono espressi in milioni di Lire.

COMMENTO ALLE VOCI DEL BILANCIO

ATTIVO

B) IMMOBILIZZAZIONI

B.I IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Al 31 dicembre 2001 le immobilizzazioni immateriali, totalmente immobilizzazioni in corso, risultano pari a Lire 13.454 milioni e non si sono movimentate nel corso dell'esercizio. Tali immobilizzazioni riflettono le quote di costi di competenza dell'ENAV relativi alla realizzazione, da parte di ESA, del sistema EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay), programma cui l'Enav partecipa unitamente ad altre sei agenzie europee di controllo del traffico aereo.

In quest'ottica, l'Enav e le altre agenzie europee hanno definito un Gruppo Europeo di Interesse Economico che, detenendone il diritto d'uso, gestirà unitariamente le infrastrutture di EGNOS sparse sul territorio europeo per poi assumerne, in un secondo tempo, la proprietà, una volta che il sistema sarà stato rilasciato dall'ESA.

Al completamento dell'opera ed alla sua entrata in funzione, previsto per il 2006, inizierà l'ammortamento di tali immobilizzazioni.

B.II IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2001 ammontano a Lire 1.368.138 milioni con una movimentazione netta del fondo ammortamento, pari a Lire 110.445 milioni, per effetto dello smobilizzo della quota relativa a beni obsoleti espulsi dal processo produttivo o alienati per Lire 3.028 milioni.

Dette immobilizzazioni sono costituite dai beni utilizzati per l'erogazione dei servizi di istituto e si riferiscono, per la parte edifici, a torri di controllo, a centri regionali per l'assistenza in rotta e ad uffici direzionali, per gli impianti, ad apparati radar di

avvicinamento e di rotta, a diverse tipologie di radioassistenze, a sistema di guida all'atterraggio, ad aiuti visivi e luminosi nonché a sistemi di telecomunicazione fissi e mobili.

La movimentazione delle immobilizzazioni materiali e dei relativi fondi di ammortamento è la seguente (in milioni di Lire):

	Costo Storico			
Categoria	*01-gen-01*	*decrementi*	*incrementi*	*31-dic-01*
Terreni e fabbricati	190.749		5.436	196.185
Fabbricati in corso di costruzione	61.563		3.494	65.057
	252.312	-	8.930	261.242
Impianti e macchinari	1.131.816	(7.326)	54.989	1.179.479
altri beni	15.267	(586)	966	15.647
immobilizzazioni in corso e acconti	748.004	(195)	71.004	818.813
	2.147.399	**(8.107)**	**135.889**	**2.275.181**

	Fondo Ammortamento			
Categoria	*01-gen-01*	*decrementi*	*incrementi*	*31-dic-01*
Terreni e fabbricati	58.478		8.028	66.506
Impianti e macchinari	724.763	(2.442)	104.499	826.820
altri beni	13.357	(586)	946	13.717
	796.598	**(3.028)**	**113.473**	**907.043**

Conseguentemente il saldo a fine esercizio dei cespiti al netto del fondo ammortamento è L. 1.368.138 milioni

Gli incrementi più significativi delle immobilizzazioni sono relativi all'ammodernamento del CRAV di Padova (Lire 10.000 milioni), dell'Aeroporto di Olbia (Lire 8.000 milioni), di quelli di Firenze, Palermo e Forlì (Lire 11.000 milioni), del CRAV di Milano (Lire 3.000 milioni), nonché l'integrazione delle apparecchiature di simulazione del Centro di Formazione Professionale (Lire 8.000 milioni).

L'ammontare residuo è relativo a spese, di minore importo unitario, ripartite sui residui impianti della Società.

Per quanto riguarda, invece, le immobilizzazioni in corso, l'incremento è determinato dalle spese relative ai seguenti programmi in corso di esecuzione:

Programma ARTAS	Lire 17.000 mil
Automazione operativa fase IV	Lire 14.000 mil
Sviluppi software RVSM	Lire 13.800 mil
Apparecchiature per APP Firenze	Lire 7.600 mil
Testata radar APP Bari	Lire 7.000 mil
Ristrutturazione CRAV Milano	Lire 6.000 mil
Programma STENAV	Lire 5.000 mil

B.III IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Il valore delle immobilizzazioni finanziarie al 31 dicembre 2001 è pari a Lire 719 milioni, con un incremento di Lire 519 milioni rispetto al saldo iniziale.

Tale valore, per Lire 200 milioni, è relativo alla partecipazione detenuta nel consorzio SICTA di cui la società detiene il 20% del fondo consortile e l'incremento dell'esercizio è relativo a:

- sottoscrizione del 50 % capitale sociale della Italflight System SpA per Lire 484 milioni;
- acquisizione del 22,2 % del Consorzio Geie ESSP per Lire 35 milioni.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

C.I RIMANENZE

Le rimanenze dei materiali di scorta relativi alle parti di ricambio degli impianti e delle apparecchiature sono pari a Lire 33.837 milioni. Le rimanenze comprendono tutte le parti di ricambio di costo significativo (sostanzialmente compreso tra Lire 1 milione e Lire 10 milioni) e frequente utilizzo.

Le consistenze in quantità e valore delle rimanenze sono state desunte dagli inventari tenuti dalla società manutentrice degli impianti e delle apparecchiature che gestisce fiduciariamente il magazzino scorte.

C.II CREDITI

CREDITI VERSO CLIENTI

I crediti commerciali al 31 dicembre 2001 sono così costituiti:

Crediti u/s Eurocontrol	176.045
Clienti per fatture da emettere	61.390
Crediti in sofferenza	155.760
Altri crediti commerciali	13.667
	406.862
Fondo svalutazione crediti	(155.760)
	251.102

Per quanto attiene ai crediti in sofferenza, derivanti dalla gestione precedente a quella di Eurocontrol, si è proceduto alla eliminazione dal bilancio di quelli costituiti dalle penali relative ai servizi di rotta e di terminale per un importo pari a Lire 103.912 milioni, con corrispondente utilizzo del Fondo svalutazione crediti, a meno di una lira mantenuta in contabilità per memoria di ciascun credito..

Rispetto al saldo d'inizio esercizio, si è verificato un incremento pari a Lire 37.916 milioni, in gran parte determinato dal maggior credito nei confronti di Eurocontrol.

CREDITI VERSO ALTRI

I crediti verso altri al 31 dicembre 2001 sono pari a Lire 166.594 milioni e sono sostanzialmente relativi a:

Crediti diversi

I crediti diversi ammontano a Lire 84.305 milioni.

Le voci che compongono tali crediti sono le seguenti:

- Lire 45.000 milioni quale credito nei confronti dell'INPDAP relativo al trasferimento delle quote di T.F.S. maturate dal personale (623 unità) che ha optato per il T.F.R.;
- Lire 29.048 milioni quale credito nei confronti del Ministero del Tesoro in relazione alla contabilizzazione della quota dei costi AMI;
- Lire 8.242 milioni per crediti relativi ad anticipazioni per forniture varie effettuate per conto del Servizio Coordinamento e Controllo dell'Aeronautica Militare in corso d'incasso 2002;
- Lire 2.015 milioni per recuperi, rimborsi diversi ed altri crediti.

Non sussistono crediti di durata superiore ai cinque anni.

Crediti verso Erario

I crediti verso l'Erario, pari a Lire 78.443 milioni, sono relativi al credito per IVA su acquisti.

Crediti per contributi maturati

Sono relativi a contributi residui ammontanti a Lire 3.846 milioni in conto esercizio per sovvenzioni concesse agli aeroporti a basso traffico ex leges 411/77 e 160/89.

C.IV DISPONIBILITA' LIQUIDE

Le disponibilità liquide al 31 dicembre 2001 è pari a Lire 1.188.138 milioni, con un decremento rispetto al saldo iniziale di Lire 46.232 milioni.

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Il saldo dei risconti attivi al 31 dicembre 2001, pari a Lire 1.244 milioni, è relativo al risconto di premi assicurativi, canoni di locazione e licenze d'uso.

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

La composizione e la movimentazione nel corso dell'esercizio del Patrimonio netto è di seguito riportata:

	Fondo di dotazione	*Capitale sociale*	*Riserva straordinaria*	*Riserva contributi in conto capitale*	*Riserva ex lege 292/93*	*Utili (Perdite) eserc. prec.*	*Utile (Perdita) d'esercizio*	*Totale*
Saldi al 01-gen-01	*2.000.572*			*514.653*		*(193.960)*	*(87.932)*	***2.233.333***
Costituzione del Capitale sociale della SpA	*(2.000.572)*	*2.172.000*	*437*	*(436.718)*	*70.893*	*193.960*		***0***
Contributi in conto capitale ricevuti nell'esercizio				*80.218*				***80.218***
Destinazione Utili (Perdite) esercizio precedente						*(87.932)*	*87.932*	***0***
Utile (Perdita) dell'esercizio							*10.878*	***10.878***
Saldi al 31-dic-01	***0***	***2.172.000***	***437***	***158.153***	***70.893***	***(87.932)***	***10.878***	***2.324.429***

Capitale Sociale

Il Capitale Sociale ammonta a Lire 2.172.000 milioni corrispondente ad Euro 1.121.744.385. Il capitale sociale è composto da azioni del valore nominale di 1 Euro.

Il capitale è stato costituito con D.M. 704894 del 22/12/2000 del Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica.

Riserva straordinaria

La voce si è costituita riclassificando in questa riserva il maggior valore residuo tra il patrimonio dell'ENTE NAZIONALE ASSISTENZA AL VOLO al 31 dicembre 1999,

valore di base considerato dal Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica per la determinazione del Capitale Sociale iniziale della ENAV SpA al 1° gennaio 2001, ed il Capitale Sociale definito per decreto in data 22 dicembre 2000.

Riserva ex-lege 292/93

Tale riserva è stata costituita con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 7 dicembre 2001 nell'ambito della determinazione del patrimonio netto rivalutato della ENAV SpA.

Riserva contributi in conto capitale

La voce riflette i contributi in conto capitale erogati dallo stato nell'esercizio 2001 e precedenti a partire dal 1996. In particolare, i contributi statali sono stati esposti nella voce altre riserve di patrimonio al netto delle imposte differite, computate nella misura del 40,25% dell'ammontare del contributo da riprendere a tassazione.

B) FONDI PER RISCHI E ONERI

Il dettaglio e i movimenti dei fondi per rischi ed oneri è il seguente:

Descrizione	Saldo al 01-gen-01	Acc.ti di natura economica	Acc.ti di natura patrimoniale	Utilizzi	Saldo al 31-dic-01
Fondo imposte differite	97.440		49.865	(41.860)	105.445
Fondo imposte	0	500			500
F.do rischi per contenzioso in corso con il personale	44.804		-	-	44.804
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	66.046	5.500	-	(66.046)	5.500
Fondo rischi per oneri diversi	0	6.000			6.000
Totale Fondi per rischi e oneri	**208.290**	**12.000**	**49.865**	**(107.906)**	**162.249**

Si indica di seguito la natura delle singole voci:

- Fondo imposte differite

Il fondo imposte differite è stato calcolato al fine di tener conto del carico fiscale gravante sui contributi in conto capitale per i quali l'Ente, in ottemperanza all'art. 55 DPR 917/86, procede alla tassazione in quote costanti nell'esercizio in cui sono stati incassati e nei quattro successivi. Nell'esercizio considerato tale fondo è stato utilizzato, con accredito al conto economico, in misura pari a Lire 41.860 milioni, al fine di tener conto del carico tributario gravante sulla quota di contributi in conto capitale già accantonato negli esercizi precedenti. Come indicato in precedenza, lo stanziamento non ha invece inciso sul conto economico, essendo stato detratto dalla quota dei contributi affluiti alla voce "altre riserve" nell'ambito del patrimonio netto.

- Fondo imposte

Nel passato esercizio, a causa delle difficoltà derivanti dalla ritardata determinazione del patrimonio immobiliare della Società, non è stato possibile effettuare il versamento dell'I.C.I., per cui, a titolo cautelativo, si è ritenuto di appostare l'importo di lire 500 milioni per la copertura degli oneri a tale titolo sino al 31.12.2001.

- Fondo rischi per contenzioso con il personale

L'Ente presenta una vasto e complesso contenzioso con il personale dovuto a ricorsi per riconoscimento di funzioni superiori, richiesta di annullamenti di concorsi, richiesta di reintegri di posti di lavoro, ecc. Stante l'elevato grado di aleatorietà circa il possibile esito futuro di tali contenziosi, la valorizzazione dei rischi in corso è stata formulata con criteri di prudenza sulla base della stima derivante da un'analisi delle posizioni in essere.

- Fondo rischi per altri contenziosi in essere

E' stato utilizzato per Lire 66.046 milioni a seguito della chiusura della transazione Vitrociset ed è stato incrementato a fronte delle passività che potrebbero emergere dalla definizione del contenzioso civile in essere al 31/12/2001.

- Fondo rischi per oneri diversi

Il fondo in questione è stato prudentemente appostato in bilancio, a fronte degli oneri che emergeranno dall'attività di accatastamento degli immobili societari.

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il trattamento di fine rapporto ha evidenziato nel corso dell'esercizio la seguente movimentazione:

Saldo al 1.01.01	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.01
9.691	54.787	0	64.478

L'incremento registrato nel corso dell'esercizio è relativo all'accantonamento del TFR effettuato per il personale assunto a partire dal 1996 con contratto a tempo indeterminato, per Lire 9.787 milioni, e alla somma dovuta dall'INPDAP, (Lire 45.000 milioni), ai fini del trasferimento del TFS maturato dal personale che ha richiesto il passaggio al TFR.

Tale ultimo importo figura, come contropartita, tra i crediti vantati nei confronti dell'INPDAP.

A) DEBITI

L'aggregato dei debiti esposto in bilancio evidenzia un valore complessivo pari a Lire 472.071 milioni con un decremento di circa il 45% rispetto al valore d'inizio esercizio, pari a Lire 855.778 milioni. Il dettaglio del saldo è il seguente:

Descrizione	**Importo**
Debito per Balance Eurocontrol	108.470
Debiti verso fornitori	90.695
Debiti verso fornitori per fatture da ricevere	96.748
Debiti verso erario c/ritenute lavoro dipendente	16.247
Debiti verso erario c/ritenute altri redditi	1.148
Debiti tributari saldo IRAP/IRPEG	7.187
Debiti verso enti previdenziali e assistenziali	32.662
Debiti verso dipendenti	66.091
Depositi cauzionali	221
Debiti diversi	7.321
Debiti verso Erario per IVA	2.611
Anticipazioni Tesoro ex art. 7 co.4 L.575/95	42.565
Clienti c/anticipi	105
Totale debiti	**472.071**

- Il debito relativo al Balance Eurocontrol, pari a Lire 108.470 milioni, rappresenta quanto dovuto dall'Ente ad Eurocontrol, secondo l'attuale regolamento dell'Associazione dei Paesi aderenti in materia di conguaglio delle tariffe applicate. L'incremento della posta viene registrato ogni volta che l'ammontare del CUT (Coefficiente Unitario di Tariffazione) computato in fase preventiva risulta essere, in fase consuntiva e per l'effetto combinato di un mix di fattori, di ammontare minore. Il verificarsi di tale circostanza, dunque, richiede che l'ammontare dei ricavi consuntivati in base a CUT preventivi sia rettificato da tale "Balance" che di fatto annulla il gap tra valori preventivi e consuntivi.

  L'ammontare di tale Balance fungerà da elemento di rettifica delle tariffe che saranno applicate nei prossimi due esercizi.

  Il saldo al 31 dicembre 2001 è composto dal saldo iniziale, pari a Lire 180.366 milioni, rettificato per l'utilizzo del Balance 1999 (Lire 92.267 milioni) ed incrementato del valore del balance per l'anno 2001 (Lire 20.371 milioni).

- Il debito verso Erario al 31 dicembre 2001 si compone del valore delle ritenute effettuate sulle competenze del mese di dicembre 2001 relative al personale dipendente versate nel mese di gennaio 2002, pari a Lire 16.247 milioni, e del valore delle ritenute volontarie sul personale dipendente e delle ritenute operate sui redditi da lavoro autonomo pari a Lire 1.148 milioni.

- I debiti tributari pari a Lire 7.187 milioni sono relativi al saldo delle Imposte Irpeg e Irap di competenza dell'esercizio 2001.

- Il debito verso Enti Previdenziali ed Assistenziali, pari a Lire 32.662 milioni, è costituito dagli oneri sociali calcolati sulle competenze liquidate al personale di ruolo nel mese di dicembre 2001 e versati nel mese di gennaio 2002.

- Il debito verso il personale, pari a Lire 66.091 milioni, rappresenta le competenze da corrispondere ai dipendenti connesse al sistema premiante, agli straordinari, alle indennità di turno, alla reperibilità, alle missioni nazionali ed internazionali ed altre spese varie.

- Il valore dei depositi cauzionali, pari a Lire 221 milioni, è relativo alla costituzione di depositi effettuati da terzi in esercizi precedenti.

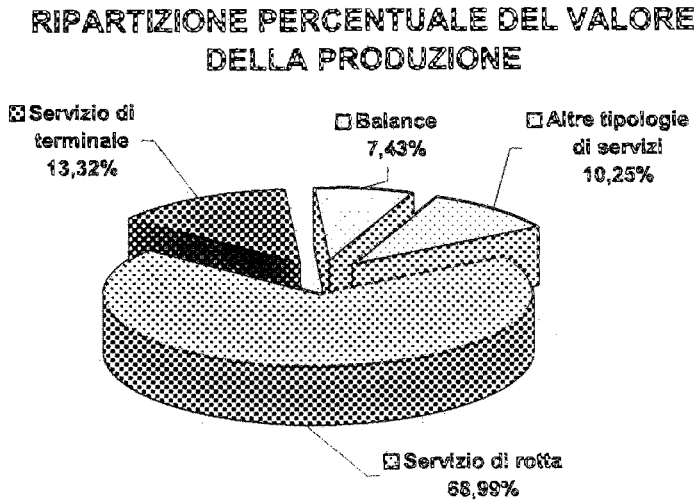
- Il debito per le anticipazioni ex art. 7 co. 4 L. 575/95, pari a Lire 42.565 milioni, è relativo alla differenza tra gli anticipi ricevuti e la quota effettivamente di competenza per l'esercizio 2001, secondo quanto meglio specificato al punto "Altri ricavi e proventi" nell'ambito del commento alla voce "Valore della produzione" del Conto Economico.

CONTI D'ORDINE

Al 31 dicembre 2001 nei conti d'ordine viene riportato l'importo relativo all'ammontare del credito I.V.A., pari a Lire 425.660 milioni maturato a tutto il 31 dicembre 2000, non incluso nelle poste dell'attivo.

La Società espone, inoltre, tra i conti d'ordine Lire 413.984 milioni a fronte di impegni contrattuali in conto capitale per Lire 386.057 milioni e per spese correnti per Lire 27.927 milioni, per i quali alla data del 31 dicembre 2001 non risultano ancora eseguite le relative prestazioni.

A. VALORE DELLA PRODUZIONE



1. Ricavi da prestazioni di servizi istituzionali e da vendite

I ricavi a tale titolo (Lire 875.562 milioni) sono indicati al netto del saldo fra l'utilizzo del Balance Eurocontrol 1999 (Lire 92.267 milioni) e la rettifica relativa all'accantonamento dello stesso balance per l'anno 2001 (Lire 20.371 milioni).

La richiesta di erogazione dei servizi ha naturalmente risentito degli effetti dei tragici eventi dell'11 settembre, di modo che l'andamento del traffico di rotta, che stava registrando sino al mese di settembre un lieve incremento sui già eccezionali dati di traffico 2000, ha registrato una forte riduzione nei mesi successivi passando da –6,14% di ottobre al –13,2% di novembre ed al –11,9% di dicembre. Nel complesso il totale delle unità di servizio tariffabili ha registrato una riduzione del 2,11% rispetto al 2000, ma gli effetti negativi stanno naturalmente protraendosi anche nel corrente esercizio.

Va, tuttavia, evidenziato che l'esame del primo trimestre 2002 evidenzia una sia pur limitata tendenza al ridimensionamento dell'andamento negativo (-7%) che fa sperare nella possibilità di conseguire una quota di traffico di poco inferiore a quella 2001 grazie all'incremento conseguente al periodo estivo. Per quanto concerne i servizi di terminale (Lire 128.936 milioni), la diminuzione (-2,58%) risulta allineata con quanto sopra esposto per la rotta.

5. Altri ricavi e proventi

A seguito della trasformazione dell'ENAV in Società per azioni, la legge finanziaria per il 2001 (e quella per il 2002) non ha più previsto lo stanziamento dei contributi in conto esercizio finalizzati alla copertura degli "oneri di servizio pubblico" determinati per effetto di espresse previsioni di legge dall'espletamento, a tariffa ridotta o in regime di totale gratuità, di parte dei servizi erogati dall'ENAV.

E' stato, in pratica, definanziato il relativo capitolo, quale conseguenza della mancata iscrizione delle corrispondenti autorizzazioni di spesa nell'ambito della tabella C della legge finanziaria.

I mancati introiti derivanti da tale situazione hanno, conseguentemente, alterato la capacità reddituale della Società che - nel particolare regime di cost-recovery sancito dalla normativa internazionale per le attività di assistenza al volo - risulta direttamente correlabile alla quantità del capitale immobilizzato per il meccanismo dei costi figurativi computati nelle tariffe. Tali minori ricavi hanno potuto essere, in pratica, riassorbiti solo per la concomitante presenza di proventi a carattere straordinario, rappresentati dallo

smobilizzo dei fondi rischi tassati, costituiti negli anni precedenti, rilevatisi esuberanti grazie alla conclusione transattiva di un contenzioso di rilevante importo.

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, interessato a tale problematica, ha evidenziato la stretta connessione esistente fra il contratto di programma e di servizio di cui all'art. 9 delle legge 665/96 ed i trasferimenti dallo Stato all'ENAV richiamando, a tale proposito, la raccomandazione NARS del 21/6/2001.

Ciò in quanto detta raccomandazione, in aderenza alle linee guida per la disciplina dei servizi di pubblica utilità dettate dalla delibera del CIPE del 24 aprile 1996, "prevede, espressamente, che, con l'avvenuta trasformazione in S.p.A. dell'ENAV, la regolazione dei servizi di interesse pubblico, attività oggetto di esclusiva della Società, debba essere effettuata tramite il contratto di servizio e di programma".

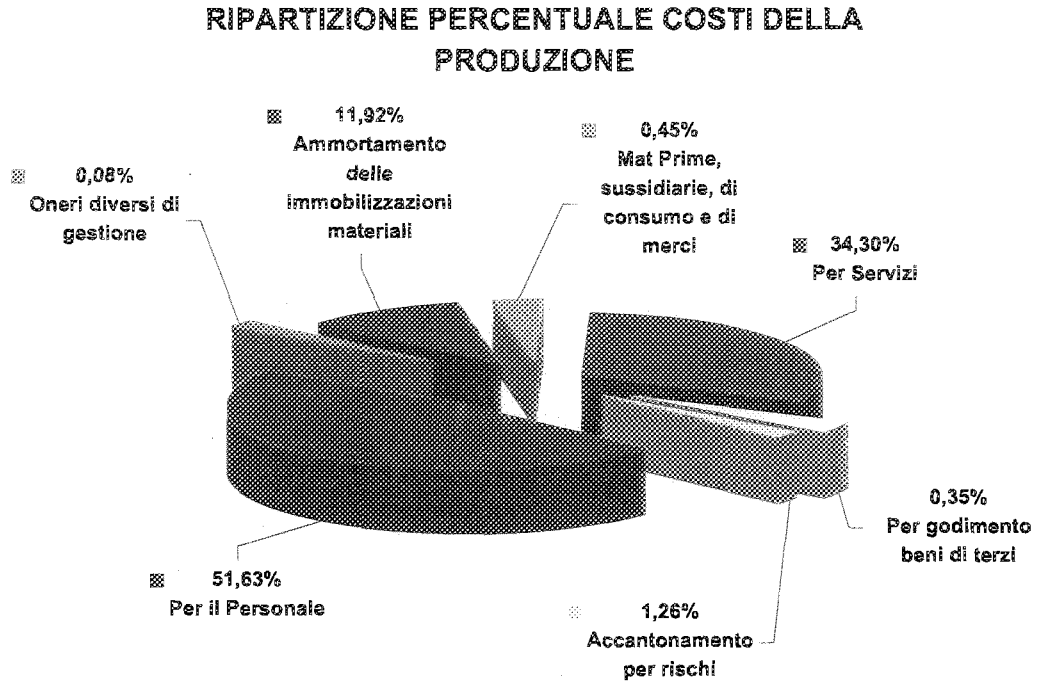
Nelle more della definizione del predetto contratto di programma e di servizio, la Società ha dovuto registrare, nell'esercizio 2001, una forte contrazione dei relativi corrispettivi che, a fronte dei 183.500 milioni spettanti, si sono, di fatto, attestati a soli Lire 46.965 milioni. Tale somma – rectius tariffe – è di inderogabile spettanza della Società, in quanto compenso previsto da norma di carattere internazionale, recepita nell'ordinamento italiano (legge 575/95) e, come tale, definitivamente acquisita fra i ricavi dell'esercizio. Considerato, inoltre, che la società ha ricevuto, secondo le modalità previste dai decreti emanati in attuazione dell'art. 7 c. 4 della Legge 575/95 per la regolarizzazione dei flussi finanziari tra Eurocontrol e lo Stato italiano, Lire 89.530 milioni a titolo di anticipazione sui predetti trasferimenti statali (Lire 183.500 milioni), dovendo ritenere che sia venuta meno la relativa fonte, è stato appostato, quale debito nei confronti del Tesoro (Lire 42.565 milioni), la differenza tra le anticipazioni ricevute (Lire 89.530 milioni) e la quota, come sopra, comunque spettante (Lire 46.965 milioni).

Oltre al parziale recupero dei predetti oneri di servizio pubblico, fra gli "Altri ricavi e proventi" vengono, inoltre, computate:

- le eccedenze, Lire 37.546 milioni, del fondo costituito a fronte del contenzioso, instaurato dalla società Vitrociset manutentrice degli impianti A.V., definito con una transazione;

- la quota relativa al fondo svalutazione crediti, pari a Lire 2.760 milioni, a seguito dell'incasso ottenuto di crediti in precedenza già svalutati.
- ricavi diversi, recuperi e rimborsi vari, per Lire 4.944 milioni.

B. COSTI DELLA PRODUZIONE



6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Per tali costi (Lire 9.163 milioni), concernenti i materiali di consumo, i combustibili ed i materiali aeronautici, le parti di ricambio, il vestiario e le divise, si registra una diminuzione del 6,3% (Lire 619 milioni) rispetto al dato di confronto 2000 (Lire 9.782 milioni).

7. Per servizi

La spesa relativa a tale fondamentale aggregato risulta pari a Lire 326.453 milioni, a fronte di Lire 349.236 milioni dell'esercizio 2000 (-6,5%).

Tale risultato costituisce il primo, apprezzabile effetto dello sforzo di contenimento e razionalizzazione dei costi aziendali che ha potuto avvalersi anche dei benefici derivanti dall'ammodernamento e potenziamento delle strutture aziendali, a seguito degli investimenti effettuati nei precedenti esercizi.

(Manut. ordinaria imp. ecc.) - come sopra evidenziato, accoglie la quota più significativa della diminuzione dell'aggregato, passando da Lire 197.252 milioni a Lire 176.248 milioni (-10,6%);

(Servizi in appalto) - da Lire 30.141 milioni a Lire 22.540 milioni (-25,3%). Il dato risulta composto per Lire 6.199 milioni dal costo dei servizi di vigilanza, per Lire 5.948 milioni da servizi di pulizie per Lire 6.091 milioni dalla manutenzione del software aziendale e, per Lire 4.302 milioni, da altre tipologie di servizi;

(Spese di telecomunicazione) - da Lire 24.657 milioni a Lire 24.504 milioni registrano una sostanziale invarianza;

(Studi di progettazione) - da Lire 5.187 milioni a Lire 1.558 milioni registra una notevole diminuzione, in quanto nel precedente esercizio era stata computata l'ultima quota di versamento all'ASI della contribuzione relativa al IV protocollo aggiuntivo per la sperimentazione del sistema di navigazione satellitare GNSS2;

(Contribuzione ad Eurocontrol) - da Lire 52.760 milioni a Lire 61.172 milioni, per effetto del maggior costo Eurocontrol che risulta compensato dai recuperi tariffari.

(Costi vari) – per circa Lire 40.000 milioni di cui Lire 14.200 milioni per utenze, Lire 8.000 milioni per la mensa aziendale, Lire 1.500 milioni per studi e corsi di formazione, Lire 5.800 milioni per altri servizi ed interventi ex Lege 626, Lire 4.000 milioni per spese relative a contenziosi ed arbitraggi ed a circa Lire 6.500 milioni per costi diversi di minore entità.

Nell'ambito di tali costi rientrano, infine, i **"Compensi per gli Amministratori"**.

I costi sostenuti a tale titolo ammontano a Lire 1.139 milioni e derivano dal pagamento degli emolumenti spettanti ai componenti il Consiglio di Amministrazione (Lire 999 milioni) ed il Collegio dei Sindaci (Lire 108 milioni), nonché dalle indennità spettanti al

Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo (Lire 16 milioni), e da rimborsi spese per i predetti organi (Lire 16 milioni.).

8. Per godimento di beni di terzi

Tali costi, che passano da Lire 2.820 milioni a Lire 3.377 milioni, si riferiscono al noleggio di materiale tecnico (Lire 712 milioni), a quello di mezzi di trasporto (Lire 364 milioni) ed a locazioni di immobili ed oneri derivanti dall'imposizione di servitù (Lire 2.301 milioni).

9. Per il Personale

Il costo del lavoro risulta pari a Lire 491.454 milioni con un aumento di Lire 29.407 milioni (pari al 6,36%) rispetto al dato del 2000.

L'analisi della spesa deve, sostanzialmente, svolgersi alla luce degli accordi per il rinnovo della parte economica 2000/2001 dei CCNL 1998/2001 del personale non dirigente e del personale dirigente, nonché al lieve incremento della consistenza della forza lavoro determinatosi a seguito della parziale attuazione del piano di assunzioni originariamente previsto per il 2000: al 31.12.2001 l'organico medio risulta infatti pari a 3.280 unità, con un incremento dello 0,6% circa rispetto al 2000 (3.258 unità).

I costi 2001 relativi alla componente strutturale della retribuzione – stipendi, maggiorazioni per lavoro in turno, premio di produzione ed altri premi - risultano pari a Lire 323.700 milioni, con un incremento del 3,22% rispetto al corrispondente dato dell'esercizio 2000 (Lire 313.632 milioni). Tale dato appare in linea con le previsioni contrattuali, che disponevano un incremento dell'1,1% per il primo livello di contrattazione ed una quota variabile, tra il 2% ed il 4%, per il secondo livello di contrattazione. A tale proposito si fa presente che le variazioni registratesi nelle consistenze di fine esercizio e medie del personale, riportate nella seguente tabella, per quanto di non significativa entità hanno contribuito a ridurre la percentuale di incremento dei costi contrattuali per effetto del turn-over che ha interessato maggiormente la componente operativa.

	CONSISTENZA ASSOLUTA 2000	CONSISTENZA MEDIA 2000	ASSOLUTO 2001	CONSISTENZA MEDIA 2001
DIRIGENTI	48	52	51	48
CTA	1.589	1.601	1.553	1.575
EAV	833	838	942	878
MET	31	31	31	31
NAV	-	-	23	23
AMM	355	356	406	372
TECN	196	198	210	198
INF	93	93	92	93
ORM	5	6	-	-
PILOTA	18	12	-	-
SUP	66	71	62	62
	3.234	**3.258**	**3.370**	**3.280**

Più significativo risulta, invece, l'aumento dei costi registrato nella componente accessoria della retribuzione - straordinario e reperibilità - che passano da Lire 26.860 milioni del 2000 a Lire 29.996 milioni del 2001 con un incremento pari all'11,7%.

L'incremento appare, comunque, in diminuzione rispetto a quello registrato nell'esercizio 2000 (18%) e risulta determinato, in parte, dall'esigenza di completare la professionalizzazione del personale operativo assunto nell'anno 2000 ed, in parte, dal completo dispiegamento dei maggiori oneri determinati dalla nuova e più onerosa disciplina contrattuale, in materia di maggiorazione della retribuzione oraria (90% in luogo del precedente 40%) che nell'anno 2000 aveva trovato applicazione solo a partire dal mese di Maggio.

Coerente con l'incremento della componente retributiva risulta, poi, l'aumento degli oneri previdenziali ed assistenziali a carico dell'Ente che ammontano a circa Lire 109.900 milioni con un incremento, rispetto al 2000, del 6,6%, determinato dal progressivo incremento della quota di personale in regime INPS.

10. Ammortamenti e svalutazioni

In calce al presente paragrafo si riporta la consistenza delle quote di ammortamento addebitata al conto economico, per un totale di Lire 113.474 milioni (-6,68% rispetto al dato 2000).

Tale decremento risulta determinato dal completamento del piano di ammortamento di alcuni cespiti aziendali che non ha trovato compensazione in corrispondenti incrementi, a causa della prevalenza delle immobilizzazioni in corso nell'ambito della spesa di investimento registrata nel periodo considerato.

Tale peculiarità non produce, comunque, un effetto negativo sotto il profilo tariffario in quanto, in tale ambito, vengono addebitati, quali costi figurativi, gli interessi calcolati sul valore delle immobilizzazioni in corso.

Si fa presente che i coefficienti di ammortamento applicati sono quelli coincidenti con quelli identificati dal Decreto del 23 dicembre 1992 del Ministero delle Finanze e, comunque, nei limiti di compatibilità con i coefficienti di ammortamento raccomandati da Eurocontrol.

Ciò in quanto le modalità di calcolo degli ammortamenti costituiscono uno dei fattori in grado di incidere sulla determinazione delle entrate aziendali ai sensi della normativa nazionale e di quella Eurocontrol.

QUADRO DI RACCORDO GRUPPI / FONDI DI AMMORTAMENTO E.F. 2001

GRUPPO	DESCRIZIONE		IMPORTO
1)	OPERE D'ARTE E FABBRICATI	FONDO AMMORTAMENTO IMMOBILI	8.028.085.213
2)	COSTRUZIONI LEGGERE		
3)	MACCHINE ELETTROMECCANICHE ED ELETTRONICHE (compresi i sistemi telefonici elettronici)	FONDO AMMORTAMENTO IMPIANTI E MACCHINARI	104.499.013.505
4)	APPARECCHIATURE ELABORAZIONE DATI (compresi i computers)		
5)	IMPIANTI RADIOFONICI		
6)	IMPIANTI DI REGISTRAZIONE		
7)	IMP. DI SINCRONIZZAZIONE E CENTRI DI CONTROLLO		
8)	CENTRALI MANUALI ED ELETTROMECCCANICHE		
9)	CENTRALI ED IMPIANTI ELETTRONICI		
10)	PONTI RADIO, APPARECCH. A.F. E DI AMPLIFICAZIONE		
11)	IMPIANTI DI ALIMENTAZIONE		
14)	VELIVOLI AZIENDALI		
15)	SCORTA STRATEGICA DOTAZIONE VELIVOLI		
16)	APPARECCHI DI SEGNALAZIONE E ATTREZ. PISTA		
18)	ATTREZZATURA VARIA E MINUTA		
12)	AUTOVETTURE, MOTOVEICOLI (compresi gli automezzi attrezzati)	FONDO AMMORTAMENTO ALTRI BENI	946.431.055
13)	AUTOVEICOLI DA TRASPORTO		
17)	MOBILI E MACCHINE ORDINARIE D'UFFICIO		
	TOTALE	→	113.473.529.773

11. Variazione delle rimanenze

Si registra una variazione in aumento pari a Lire 4.884 milioni.

12. Accantonamenti per rischi

La quota computata, pari a Lire 12.000 milioni, riguarda per Lire 500 milioni, un accantonamento relativo al pagamento dell'ICI per l'anno 2001, per Lire 5.500 milioni, quello predisposto per le passività che potrebbero emergere dalla definizione del contenzioso civile in essere al 31/12/2001 e, per Lire 6.000 milioni, l'accantonamento per oneri diversi che dovrebbero scaturire dall'espletamento delle procedure relative all'accatastamento dei beni immobili della Società.

14. Oneri diversi di gestione

Fra tali oneri, ammontanti complessivamente a Lire 796 milioni, le voci più significative risultano quelle relative agli abbonamenti ed agli acquisti di riviste per Lire 272 milioni, a imposte e tasse dell'esercizio diverse da quelle sul reddito per Lire 407 milioni.

C. PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

16. Altri proventi finanziari

I proventi di cui trattasi, pari a Lire 2.083 milioni, sono costituiti prevalentemente da interessi attivi su depositi bancari per Lire 1.399 milioni e da interessi legali per ritardato pagamento delle tariffe aziendali per Lire 666 milioni.

Si evidenzia che la gestione delle disponibilità finanziarie è avvenuta in conformità alle norme regolanti il sistema della Tesoreria Unica - Tabella A.

17. Interessi ed altri oneri finanziari

Gli oneri a tale titolo risultano pari a circa Lire 6 milioni, prevalentemente costituiti da spese e commissioni bancarie.

E. PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

20. Proventi

I proventi straordinari ammontano, complessivamente, a Lire 26.007 milioni e sono costituiti:

- per Lire 7 milioni da sopravvenienze attive derivanti da documenti SICOM non presenti in SIEF al momento della "data conversion";
- per Lire 26.000 milioni da insussistenze del passivo determinate da riduzione del debito previdenziale ed assistenziale, (- Lire 16.000 milioni) e del debito nei confronti del personale (- Lire 10.000 milioni), a seguito di una prima revisione dei debiti verso il personale costituiti, inizialmente, a seguito della "data conversion" dei residui passivi del bilancio finanziario;

21. Oneri

L'ammontare complessivo, pari a Lire 27.297 milioni, è costituito, quasi esclusivamente, da insussistenze dell'attivo, dovute a rideterminazione del saldo dei crediti per fatture da emettere da parte di Eurocontrol che era basato su previsioni di traffico eccedenti rispetto all'andamento effettivamente registratosi e, da insussistenze di cespiti.

22. Imposte sul reddito dell'esercizio

Il saldo pari a Lire 5.856 milioni è il risultato della determinazione delle imposte correnti e dell'utilizzo del fondo imposte differite.

In dettaglio:

Beneficiario IRPEG corrente	(14.234)	
IRAP corrente	20.090	
Totale imposte correnti		5.856
IRPEG su contributi in conto capitale	37.440	
IRAP su contributi in conto capitale	4.420	
Totale imposte differite		41.860
Totale dovuto all'erario		47.716

Il presente bilancio corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

L'Amministratore Unico
M. Varazzani

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

ESERCIZIO 2002

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELL'AMMINISTRATORE UNICO

PAGINA BIANCA

ENAV S.P.A.

Bilancio al 31 Dicembre 2002

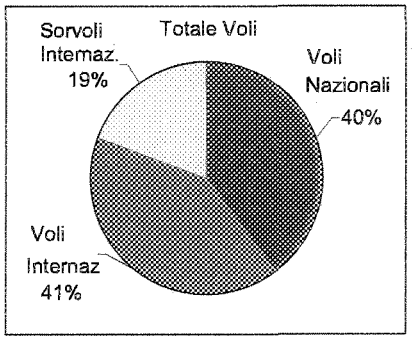
Relazione sulla gestione

1 - Il traffico nello spazio aereo italiano

Nel corso del 2002 lo spazio aereo italiano è stato interessato da circa 1 milione e 600 mila voli, a cui ENAV ha fornito l'assistenza sia nella fase di crociera (traffico in rotta) che in quella di prossimità agli aeroporti italiani (traffico di terminale). Circa l'80% del suddetto traffico è stato effettuato da aeromobili assistiti secondo le procedure *Instrumental Flight Rule* (IFR), mentre la rimanente quota (circa 20% del totale) è rappresentata da aeromobili in navigazione secondo le procedure *Visual Flight Rule* (VFR).

Relativamente al volume di traffico IFR, l'Italia si colloca al quarto posto nella graduatoria dei paesi aderenti ad Eurocontrol, dopo Francia, Germania ed Inghilterra.

Fig. n.1 – Ripartizione numero voli



Il *traffico in rotta* viene convenzionalmente distribuito tra i voli che fanno scalo in Italia (complessivamente pari a circa l'81% del volume totale IFR+VFR) e quelli che si limitano al mero attraversamento dello spazio aereo nazionale (definiti "Sorvoli Internazionali"), con una quota di volato limitato al 19% del volume totale. I voli con scalo in Italia sono, a loro volta, suddivisi fra "Voli Nazionali" (partenze e arrivi su aeroporti italiani, rappresentanti il 40% del totale) e "Voli Internazionali" (partenze o arrivi sugli

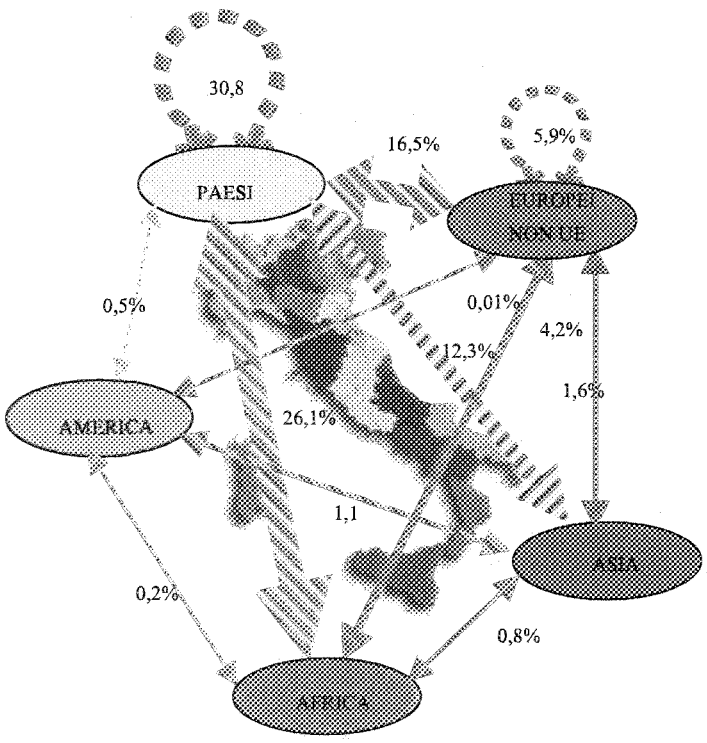
aeroporti italiani in collegamento con altri paesi, corrispondenti al 41% del totale dei voli).

1.1 - Traffico in rotta

Il traffico in rotta costituito dai voli nazionali è dovuto principalmente ai collegamenti tra gli aeroporti di Roma e quelli di Milano (circa n. 35mila voli nel 2002) e tra questi due sistemi aeroportuali e gli altri scali italiani (in particolare fra Roma e Palermo, fra Roma e Catania, fra Roma e Torino, fra Milano e Catania – con una media di circa n.10mila voli annui per ciascuna tratta).

Il traffico in rotta originato dai voli internazionali interessa in maniera preponderante i collegamenti fra l'Italia ed i Paesi dell'Unione Europea (con quasi n. 500mila voli nel 2002, corrispondente al 74% del totale dei voli internazionali), fra cui Francia, Germania, Regno Unito, Spagna. Il rimanente traffico è distribuito tra i voli con destinazione i Paesi Europei non aderenti all'UE (nel 2002 pari a n. 83.771 voli, corrispondente al 13% del totale voli internazionali) e quelli di collegamento fra l'Italia verso gli altri continenti (Africa 5%, Asia 4%, America 4%, rispettivamente).

Fig. n. 2 - Direttrici del traffico in sorvolo nello spazio aereo



La principale componente del traffico che sorvola lo spazio aereo nazionale senza scalo in Italia (pari a n.268mila voli controllati nel 2002) è costituita dalle tratte interne al continente europeo (53,2% del totale sorvoli) e da quelle che

collegano i paesi europei con gli altri continenti (44,7% del totale sorvoli). Il rimanente traffico di sorvolo (2,1% del totale) interessa collegamenti fra continenti diversi da quello europeo. Dei sorvoli europei la maggior parte riguarda i collegamenti tra Paesi aderenti all'UE (30,8% del totale sorvoli - distribuito principalmente fra le tratte Grecia-Regno Unito, Germania-Spagna, Francia-Germania), ed i collegamenti fra i Paesi UE ed il continente Africa (26,1% del totale sorvoli - generato soprattutto dalle tratte Francia-Africa, Germania-Africa).

1.2 - Traffico aeroportuale

Nel 2002 il traffico aeroportuale, ottenuto come somma delle operazioni di atterraggio e di decollo riferito a ciascun volo, ha superato la soglia di due milioni e 130 mila movimenti di tipo sia IFR che VFR (Tav.n.1). Oltre alle già evidenziate categorie di voli nazionali (comprensivi anche dei *Round Robin,* velivoli cioè con decollo e atterraggio dallo stesso aeroporto) e internazionali, fanno parte del traffico aeroportuale anche i movimenti locali che non predispongono, di norma, piani di volo e sono rilevati direttamente dalle strip dei controllori (cosiddetti "touch and go", "low pass" e sorvoli Zona Traffico Aeroportuale).

Tav. n. 1

Totale numero movimenti aeroportuali 2002		
Voli Nazionali	N°	1.295.930
Voli Internazionali	N°	639.745
Movimenti locali	N°	198.058
Totale Movimenti	N°	**2.133.733**

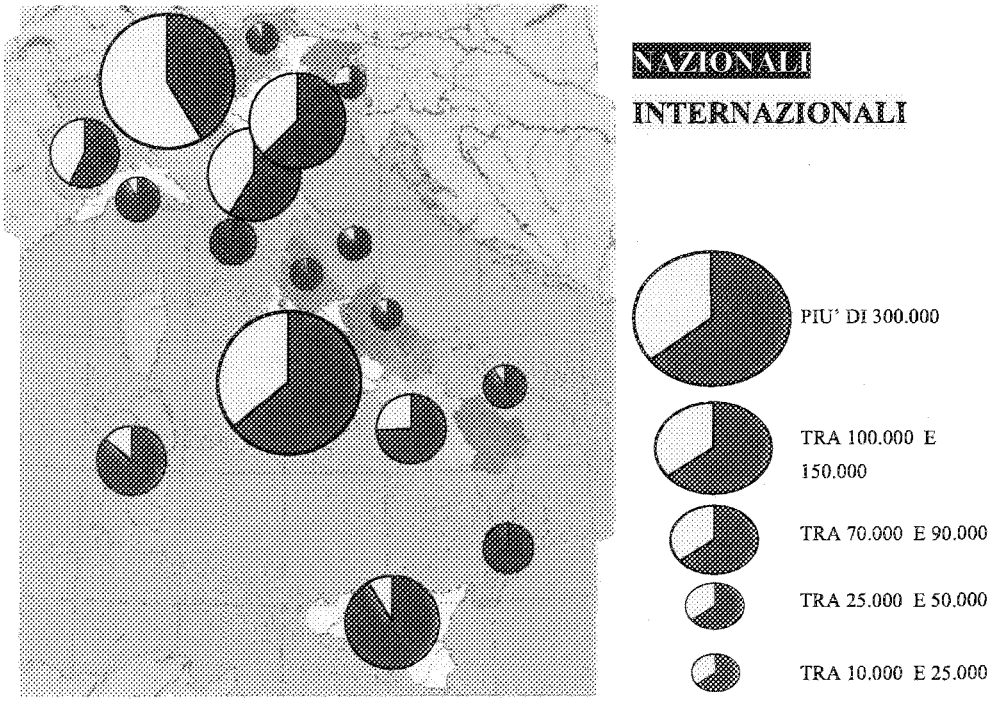
Tav. n. 2

Traffico Aeroportuale 2002	Movimenti Gestione ENAV			Movimenti Gestione altri			TOTALE	
	Num scali	Da Voli naz+inter.li	Da Voli locali	Num scali	Da Voli naz+inter.li	Da Voli locali	Num scali	Movimenti
Aeroporti con servizio ATC	25	1.379.072	127.403	8	174.057	4.165	33	1.684.697
Aeroporti con servizio AFIS	14	168.891	66.393	5	9.891	97	19	245.272
Aviosuperfici (scali militari , aeroclub, piattaforme, etc)	-	-		258	203.764		258	203.764
Totale movimenti in luoghi identificati con codice ICAO	39	1.547.963	193.796	271	387.712	4.262	310	2.133.733

L'ENAV gestisce n.39 aeroporti di cui n.25 attrezzati per il servizio di controllo del traffico aereo (denominato servizio ATC) e n.14 per il solo servizio di informazioni aeronautiche (denominato servizio AFIS). Tra gli aeroporti non gestiti da ENAV (n.13) il servizio ATC è assicurato dall'Aeronautica Militare Italiana (AMI) su n.8 aeroporti (di norma scali militari aperti al traffico civile) ed il servizio AFIS viene fornito, su autorizzazione ENAV, in altri n.5 aeroporti. Sul territorio nazionale operano ulteriori n. 258 aviosuperfici senza servizio di traffico aereo.

Per quanto riguarda la distribuzione del traffico aeroportuale gestito da ENAV, la figura n. 3 sintetizza la concentrazione dei movimenti di atterraggio e decollo per singola regione italiana. Gli aeroporti di Roma e Milano pongono le Regioni Lazio e Lombardia in posizione di rilievo rispetto alle altre Regioni italiane, anche con riferimento al traffico internazionale. Nella graduatoria dei movimenti seguono il sistema aeroportuale della Sicilia (con Palermo e Catania), del Veneto (Venezia, Padova e Verona), dell'Emilia, della Campania, del Piemonte e della Sardegna.

Fig. n. 3 - Movimenti aeroportuali 2002 per Regione



Nei movimenti della Regione Lazio assume particolare rilievo il traffico VFR, prevalentemente gestito dagli aeroporti di Roma Urbe e Rieti. All'interno della categoria VFR sono inclusi anche i voli cosiddetti *Round Robin* (corrispondenti a circa il 9% dei movimenti VFR) che si concentrano soprattutto presso gli aeroporti di Roma Urbe e di Catania (rispettivamente n.17.000 e n. 9.000 voli nel 2002).

Più in dettaglio, nella tabella n.3 sono riportati alcuni dati 2002 relativi ai movimenti di atterraggio e decollo di tutti gli aeroporti gestiti dall'ENAV, suddivisi in base al servizio ATC ed al solo servizio AFIS.

La maggior parte del traffico aeroportuale si concentra sugli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, che da soli assorbono circa il 36% del totale dei movimenti di aeromobili negli aeroporti gestiti dall'ENAV SpA (di cui Roma Fiumicino il 16,4%, Milano Malpensa il 12,7% e Milano Linate il 6,6%).

I successivi n.11 aeroporti riportati nella tabella hanno fatto registrare una quota di movimenti compresa fra il 5% ed il 2% del totale ed assorbono complessivamente circa il 37,7% del totale atterraggi e decolli, traffico che, fra l'altro, si caratterizza anche per una significativa quota di voli internazionali.

In questa fascia di aeroporti la percentuale più elevata spetta a Catania Fontanarossa, con una quota del 4,6% del traffico totale, e quella più bassa è assegnata a Cagliari Elmas, con un assorbimento di traffico pari al 2,1% del totale.

Il rimanente 26% del traffico si distribuisce nella fascia di aeroporti che singolarmente non superano la soglia del 2% del totale (n. 25 aeroporti) e che, in termini di media pro-capite, movimentano poco più del 1%.

Negli aeroporti assistiti da ENAV la quantità media di traffico giornaliero varia, su base annua, da un minimo di n.10 movimenti al giorno, riferiti all'aeroporto di Pantelleria, ad un massimo di n.781 movimenti giornalieri registrati per Roma Fiumicino (cfr. tav. n.3).

Nel periodo estivo (giugno-settembre) il traffico medio giornaliero riflette le variazioni collegate all'andamento del flusso turistico che dal territorio circostante converge sull'aeroporto di riferimento.

Tav. n. 3

MOVIMENTI AEROPORTUALI SU AEROPORTI ENAV

MOVIMENTI DEI VOLI NAZIONALI E INTERNAZIONALI E MOVIMENTI LOCALI

ANNO 2002

	AEROPORTO		TOTALE	TOTALE	MOVIMENTI	TOTALE	MEDIA GIORN.	
	SERVIZIO	DENOMINAZIONE	NAZIONALI	INTERNAZ	LOCALI	MOVIMENTI	ANNO	ESTATE
1	ATC	ROMA FIUMICINO	160.094	123.742	1.544	**285.380**	**781**	**817**
2	ATC	MILANO MALPENSA	61.102	159.247	381	**220.730**	**604**	**690**
3	ATC	MILANO LINATE	74.649	37.869	2.542	**115.060**	**315**	**273**
4	ATC	CATANIA FONTANAROSSA	60.867	7.108	12.655	**80.630**	**220**	**251**
5	ATC	NAPOLI CAPODICHINO	54.294	22.418	2.196	**78.908**	**216**	**238**
6	ATC	VENEZIA TESSERA	28.822	39.894	3.314	**72.030**	**197**	**208**
7	ATC	BOLOGNA BORGO	29.928	37.685	4.045	**71.658**	**196**	**226**
8	ATC	ROMA URBE	41.416	273	20.642	**62.331**	**170**	**133**
9	ATC	TORINO CASELLE	28.142	27.725	5.833	**61.700**	**169**	**169**
10	ATC	PALERMO PUNTA RAISI	43.450	4.175	5.467	**53.092**	**145**	**154**
11	ATC	BERGAMO ORIO AL SERIO	19.611	24.366	5.519	**49.496**	**135**	**148**
12	ATC	GENOVA SESTRI	23.802	9.523	16.127	**49.452**	**135**	**146**
13	ATC	FIRENZE	16.736	20.611	3.082	**40.429**	**110**	**117**
14	ATC	CAGLIARI ELMAS	31.823	2.104	2.834	**36.761**	**100**	**124**
15	ATC	BARI PALESE MACCHIE	26.240	2.776	3.479	32.495	89	97
16	AFIS	PADOVA	21.069	243	8.566	29.878	81	84
17	ATC	RONCHI DEI LEGIONARI	15.216	5.959	8.611	29.786	81	104
18	ATC	OLBIA COSTA SMERALDA	19.461	6.392	1.535	27.388	75	151
19	ATC	ANCONA FALCONARA	16.325	5.389	5.144	26.858	73	82
20	AFIS	BOLZANO	17.714	1.782	5.694	25.190	69	77
21	AFIS	TORINO AERITALIA	20.515	95	3.617	24.227	66	57
22	ATC	PESCARA	16.594	2.125	4.066	22.785	62	70
23	ATC	FORLI	19.841	1.945	621	22.407	61	62
24	AFIS	RIETI	19.052	4	3.015	22.071	60	108
25	AFIS	PERUGIA	11.885	500	9.660	22.045	60	78
26	AFIS	SALERNO PONTECAGNANO	11.066	62	10.441	21.569	59	71
27	AFIS	PARMA	14.434	1.413	5.471	21.318	58	66
28	ATC	ALGHERO	13.455	2.089	4.559	20.103	55	64
29	AFIS	VERONA BOSCOMANTICO	12.520	131	6.129	18.780	51	59
30	ATC	LAMEZIA TERME	13.243	1.273	2.789	17.305	47	56
31	ATC	REGGIO CALABRIA	10.798	130	4.784	15.712	43	55
32	AFIS	ALBENGA	7.842	1.152	5.547	14.541	39	46
33	AFIS	LEVALDIGI	10.238	301	173	10.712	29	39
34	AFIS	VENEZIA SAN NICOLO`	5.621	927	2.785	9.333	25	40
35	ATC	GROTTAGLIE	5.252	71	3.470	8.793	24	30
36	AFIS	LAMPEDUSA	3.266	10	4.084	7.360	20	31
37	AFIS	FOGGIA	3.740	40	1.783	5.563	15	18
38	AFIS	CROTONE	3.236	33	912	4.181	11	15
39	AFIS	PANTELLERIA	2.953	69	680	3.702	10	15
	TOTALE movimenti ENAV		**996.312**	**551.651**	**193.796**	**1.741.759**		

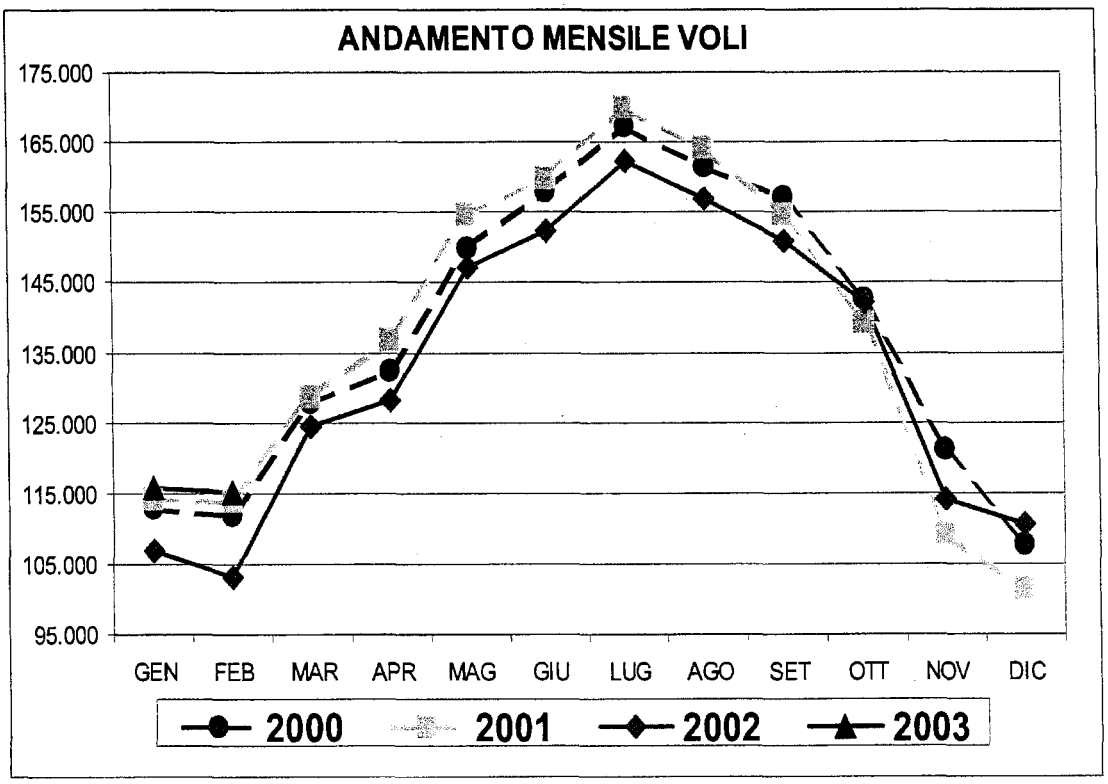
N.B. Per media giornaliera estiva si intende la media giornaliera dei voli effettuati nei mesi di giugno,luglio e agosto (totale voli del periodo /numero giorni)

Per Movimenti Locali si intendono voli del tipo "Touch and Go" , "Low Passages". Sorvoli zona traffico aeroportuale (ATZ) ed altri voli residuali non compresi nelle categorie dell'aviazione Commerciale, Generale e Militare

1.3 - Confronto con anno precedente

Nell'area Eurocontrol il traffico aereo registrato nel 2002 ha fatto segnare, in termini di numero di voli, una diminuzione, complessivamente pari a -0,9% rispetto al precedente anno, che però non si è distribuita omogeneamente nei vari paesi coordinati da Eurocontrol. Infatti, al calo generalizzato fatto registrare dai paesi appartenenti all'Unione Europea, si è contrapposto un incremento dei paesi dell'Europa dell'Est e delle repubbliche baltiche e balcaniche.

Tra i 4 principali paesi aderenti ad Eurocontrol nel 2002 l'Italia ha registrato il maggior decremento di traffico (-2,9% rispetto al 2001), seguita dalla Germania con una flessione del -2,2%, dall'Inghilterra con -1,3%, infine dalla Francia con -1,1%.



La tendenza negativa del traffico non si è distribuita in misura uniforme su tutto l'arco dei 12 mesi del 2002. A partire dall'ultimo trimestre, nello spazio aereo nazionale il traffico ha beneficiato di un sensibile recupero rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente (+9%) che ha consentito di assorbire parzialmente il decremento registrato nella parte iniziale del 2002 (in particolare nel primo quadrimestre -7% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente).

Nei mesi di gennaio e febbraio 2003 è proseguita la tendenza al miglioramento del numero dei voli (rispettivamente, +8% e +12% sui corrispondenti mesi dell'anno precedente) riportando, per la prima volta, l'indicatore mensile al sopra dei livelli registrati nei precedenti 24 mesi e ponendo così le basi per un recupero dello shock verificatosi nel settembre 2001.

La diminuzione del traffico aereo nazionale non ha comportato una riduzione omogenea dei movimenti in tutti gli aeroporti: a fronte di una riduzione media pari a –5% registrata negli aeroporti del nord Italia (più marcato nell'aeroporto di Milano Malpensa, con un -8%) gli scali collocati al sud hanno contenuto la flessione dei movimenti a -1,4%, mentre l'aeroporto di Roma Fiumicino ha sostanzialmente difeso la quota raggiunta l'anno precedente (-0,4%).

Come per il traffico in rotta, negli ultimi mesi del 2002 anche per la movimentazione aeroportuale si è registrata una svolta positiva, particolarmente significativa per l'Hub di Roma Fiumicino che ha fatto segnare un incremento del traffico assistito intorno al +10%.

2 - L'offerta di servizi

Sulla base della legge istitutiva n. 665 del 21 dicembre 1995 l'ENAV è preposta all'erogazione dei seguenti servizi:

- controllo del traffico aereo (controllo della circolazione aerea, servizio di informazione di volo, servizio consultivo e di allarme);
- meteorologia aeroportuale;
- informazioni aeronautiche;
- telecomunicazioni aeronautiche;

- radio-navigazione e radio diffusione;
- radiomisure.

Il totale dei ricavi riportati nel bilancio al 31 dicembre 2002 è costituito dai corrispettivi per l'offerta dei servizi sopra indicati. In particolare, sono inclusi anche i proventi ed i recuperi di oneri sostenuti, relativamente ai quali lo Stato si riconosce debitore in forza di uno specifico contratto di servizio sottoscritto fra ENAV ed i Ministeri competenti.

Servizi di traffico aereo

Il servizio del traffico aereo costituisce la principale attività istituzionale di ENAV. Il servizio viene remunerato tramite tariffe definite annualmente in base al meccanismo del *cost recovery* e sottoposte alla preventiva approvazione da parte di organismi nazionali (per le tariffe di terminale il Ministero dei Trasporti) ed internazionali (per le tariffe di rotta Eurocontrol). L'ammontare dei ricavi indicati in bilancio viene a determinarsi applicando tali tariffe ad una misura convenzionale, denominata Unità di Servizio (UdS), ottenuta dalla combinazione della distanza percorsa dall'aeromobile e del coefficiente di peso al decollo dello stesso.

Tav. n. 4

Unità di Servizio (UdS) di Rotta e di Terminale

Dati in unità	1999	2000	2001	2002	2003(*)
UdS di rotta	7.395.978	7.433.892	7.331.346	7.250.979	6.968.396
UdS di terminale	27.777.210	30.205.016	29.333.840	29.314.964	31.011.805

Variazione % su anno precedente

UdS di rotta		*0,51%*	*-1,38%*	*-1,10%*	*-3,90%*
UdS di terminale		*8,74%*	*-2,88%*	*-0,06%*	*5,79%*

(*) per il traffico in rotta stima su dati Eurocontrol

Nel 2002 le Unità di Servizio hanno fatto registrare, per il secondo anno consecutivo, una flessione, sia per quelle di rotta (-1,1%) che di terminale (-0,06%). Va tenuto presente, peraltro, che il confronto viene fatto rispetto a livelli di UdS che nel

precedente biennio 1999-2000 si sono appalesati particolarmente elevati in relazione al volume aggiuntivo di traffico registrato in quel periodo a seguito della contingente interdizione dello spazio aereo della regione dei balcani.

Ai fini della determinazione della tariffa 2003, nel mese di ottobre 2002 è stata effettuata la stima delle UdS, oltre che dei costi di gestione previsti da ENAV. Sulla base di indicazioni fornite da Eurocontrol, le previsioni effettuate per il 2003 fissavano un incremento delle UdS pari al 4% rispetto al preconsuntivo 2002,

Tav. n. 5

Coefficienti di tariffazione di rotta (CUT) e di terminale (CTT)

Dati in Euro	1999	2000	2001	2002	2003
CUT(*)	64,71	63,33	56,26	57,90	67,99
CTT (media anno)	3,09	3,14	3,03	3,10	3,14
Variazione % su anno precedente					
CUT		*-2,13%*	*-11,16%*	*2,92%*	*17,43%*
CTT		*1,62%*	*-3,50%*	*2,31%*	*1,29%*

(*) Al netto delle maggiorazioni applicate direttamente da Eurocontrol

quest'ultimo stimato tenendo conto della sensibile flessione del trend effettivo del traffico rilevato nei primi tre trimestri del 2002. Il significativo recupero del traffico nell'ultima parte del 2002 ha migliorato le UdS di rotta consuntivate a dicembre 2002 rispetto al preconsuntivo stimato ad ottobre, modificando pertanto il segno della variazione rispetto all'anno precedente (-3,9%). Relativamente alle UdS di terminale l'andamento dell'ultimo trimestre ha, invece, peggiorato il dato di consuntivo 2002 rispetto alla previsione di chiusura dell'anno effettuata a ottobre, facendo risultare un maggior incremento (+5,79%) nella stima delle UdS di terminale per il 2003.

La previsione dell'andamento delle UdS costituisce l'elemento base ai fini della determinazione delle tariffe, di rotta e di terminale, da applicare ai vettori. Per le tariffe di rotta -rappresentanti circa il 75% dei ricavi di ENAV- eventuali scostamenti rispetto ai dati consuntivi vengono compensati, in base al ridetto criterio del *cost*

recovery, applicando il meccanismo del *balance* che consente di traslare gli effetti economici, sia positivi che negativi, al secondo esercizio successivo a quello di riferimento.

L'abbassamento del livello tariffario praticato da ENAV nel biennio 2001-2002 per il traffico in rotta riflette il significativo balance positivo maturato sia nel 1999 che nel 2000.

La tariffa applicata nel 2003 al servizio di rotta fa segnare il consistente incremento del 17% rispetto all'anno precedente. A ciò hanno concorso varie cause, fra cui la già evidenziata previsione di minori UdS per il 2003, peraltro non confermata da dati rilevati nei primi mesi del corrente esercizio. Sul coefficiente di tariffazione ha inciso anche la previsione di crescita di alcune voci di costo incluse nel budget, in particolare la maggior contribuzione della quota di ammortamento (+35,7% rispetto al 2002, conseguenza dell'attivazione dei nuovi investimenti) ed il correlato incremento, in valore assoluto, del rendimento implicito del capitale investito (+22%), anch'esso parte integrante della tariffa. Per il 2003 la crescita dei costi del lavoro è stata stimata nei limiti fisiologici (+2,2%)

Nel quinquennio 1999-2003 l'andamento della tariffa di terminale (CTT) mantiene un trend più stabile rispetto a quella di rotta. Ciò è dovuto al vigente meccanismo di fissazione della tariffa che, in assenza di decretazione ministeriale richiesta per l'attivazione della tariffa effettiva, aggiorna annualmente il coefficiente applicato sulla base della rivalutazione attesa del metro monetario.

Servizi di meteorologia aeroportuale

Il servizio di meteorologia, di fondamentale importanza ai fini della *safety*, consiste nella osservazione e nel rilevamento dei dati di base per la fornitura delle previsioni meteo sugli aeroporti gestiti dall'ENAV. Viene offerto agli utenti aeronautici ed è remunerato tramite le tariffe applicate sul servizio di rotta e di terminale. I ricavi derivanti dalla fornitura di dati di archivio a committenti diversi dai vettori

aeronautici, peraltro di entità non rilevante, vengono portati in detrazione dei costi da imputare alla tariffe.

Servizi di informazioni aeronautiche

Il servizio di informazioni aeronautiche consiste nella fornitura di informazioni di carattere operativo (Notam), relative alle radioassistenze, agli aerodromi etc., e sono normalmente disponibili anche presso gli uffici aeroportuali (A.R.O.). Anche questo servizio viene remunerato tramite le tariffe di rotta e di terminale. Le medesime informazioni, unitamente alla cartografia aeronautica, vengono inoltre pubblicate in accordo alla normativa internazionale (AIP, AIC). I ricavi derivanti dalle pubblicazioni aeronautiche, peraltro di entità non rilevante, vengono portati in detrazione dei costi da imputare alle tariffe di rotta e di terminale.

Servizi di telecomunicazioni aeronautiche

Il servizio di telecomunicazioni aeronautiche è basato sulla comunicazione di informazioni agli aeromobili in volo quando ritenuto necessario dagli enti di controllo o su richiesta dei naviganti. Si avvale del sistema di rete fissa e di quella mobile (comunicazione Terra/Bordo/Terra) e viene remunerato con le vigenti tariffe di rotta e di terminale.

Servizi di radio-navigazione e radio diffusione

Il servizio radio diffusione è caratterizzato dalla messa a disposizione di informazioni metereologiche e di carattere operativo riferite alle radioassistenze ed agli aerodromi. Il servizio di radio-navigazione è rappresentato dall'insieme dei sistemi per la navigazione sia in rotta che per l'arrivo e partenza dagli aeroporti serviti di radiodiffusione. Anche il costo di tale servizio rientra nella tariffazione di rotta e di terminale.

Servizio di radiomisure

Il servizio di radiomisure consiste nell'omologazione e nella periodica calibrazione in volo degli impianti di radio assistenza e degli aiuti visivi e luminosi per l'atterraggio (AVL). Per i controlli sugli apparati di proprietà ENAV il servizio viene remunerato con le tariffe di rotta e di terminale. I ricavi conseguiti da altri committenti, peraltro di entità non rilevante, vengono detratti dai costi da imputare alle tariffe. Nell'anno 2002 per l'attività di radiomisure sono state effettuate n. 1870 ore di utilizzo degli aeromobili attrezzati, distribuite in: attività istituzionale per ENAV (n. 1494 ore volo); attività svolta per conto AMI (n. 343 ore volo); attività svolta per altri committenti (n. 33 ore volo).

3 - Il perseguimento della efficienza gestionale

Con la trasformazione dell'ENAV in SpA il Parlamento ha deciso che l'attività di assistenza al volo venisse organizzata secondo le regole delle imprese operanti in ambito privatistico, pur nel rispetto del principio del *cost recovery* a cui si affidano tutti i *providers* del settore dell'assistenza alla navigazione area.

Nel corso del 2002 tale primario obiettivo è stato perseguito mediante interventi mirati a conseguire:

a) lo studio di una nuova *policy* per il sistema di qualità e per il rafforzamento delle procedure e dei sistemi utili al monitoraggio della performance in materia di sicurezza (*safety*), di ritardi e di *capacity;*

b) la messa a punto del processo per la definizione delle esigenze di investimento e per la gestione degli stessi;

c) il controllo dei costi della gestione caratteristica, attraverso la implementazione di un coerente modello organizzativo aziendale.

3.1 - La qualità e sicurezza (safety)

È stato definito un nuovo processo di classificazione dei rischi e di monitoraggio della performance operativa che ha migliorato ulteriormente alcuni pilastri a garanzia del livello di sicurezza. Il processo di monitoraggio si è altresì arricchito di nuovi strumenti di reportistica, giornaliera e mensile, e sono stati introdotti nuovi presidi per il miglioramento della *safety* e per ridurre i tempi di analisi delle cause che in passato hanno determinato eventi o casi di ridotta separazione tra aeromobili *("airprox").*

Nel corso del 2002 sono stati processati circa n.950 eventi i cui risultati hanno confermato che, da un punto di vista statistico, l'Italia produce valori di sicurezza ampiamente al di sotto dei limiti riportati dalle statistiche europee. Tenuto conto che tali valori sono il risultato di statistiche a posteriori, e che come obiettivo europeo è prevista per il 2004 l'introduzione di un valore di riferimento a priori, si è posta la massima attenzione per acquisire e consolidare le conoscenze utili a porre in essere una politica di sicurezza preventiva, che dall'analisi degli eventi e dalle loro interrelazioni con le situazioni operative e tecnologiche, tragga i modelli di raccomandazione atti a ridurre i rischi connessi alla navigazione aerea. In tale senso sono state acquisite le metodologie TOKAY (Eurocontrol) per la valutazione degli eventi; sono stati promossi corsi di formazione per Safety Manager; e si è contribuito alla valutazione delle raccomandazioni per la sicurezza contenute nei nuovi documenti ESARR's (n.2, n.3, n.4 ,n.5 e n.6). ENAV sta, quindi, predisponendo un documento programmatico per la sicurezza del volo (*safety policy*) a fronte degli obblighi derivanti dal recepimento delle ESARR's da parte governativa.

In considerazione del fatto che la realizzazione di un sistema di qualità è propedeutica alla costituzione di un analogo sistema di sicurezza preventiva (Safety Management System), è stata avviata una intensa attività tesa a diffondere, in ambito aziendale, la cultura della qualità. Ciò in piena armonia a quanto sarà reso obbligatorio dai regolamenti comunitari di cui sono in corso le elaborazioni e che rappresentano il modo univoco europeo di interpretare le ESARRs.

Le prime attività per l'introduzione dei criteri di qualità sono state rivolte alla certificazione di qualità (ISO 9001:2000) dell'ACC di Ciampino, già ottenuta, ed alla predisposizione della certificazione del servizio di AIS (Servizio di Informazioni Aeronautiche).

3.2 – Investimenti

Alla fine del primo semestre del 2002 è stato predisposto un piano triennale 2002-2004 di investimenti per complessivi 780 milioni di euro (cfr. tabella n. 6), di cui 738 milioni nello specifico settore del traffico aereo. Detti investimenti sono stati avviati prevalentemente mediante gare pubbliche secondo le procedure previste dalla normativa europea. Questa generalizzata impostazione, se da un lato ha rallentato inizialmente i tempi per la contrattualizzazione dei progetti previsti per il 2002, dall'altro ha consentito di elevare il livello di trasparenza, premessa indispensabile per poter attivare forme di finanziamento esterno messe a disposizione da organismi europei.

Tav. n.6 **PIANO INVESTIMENTI 2002-2004**

importi in euro

TTORI DI DESTINAZIONE	2002	2003	2004
COMUNICAZIONI	60.260.000	35.200.000	40.100.000
NAVIGAZIONE	69.263.000	19.100.000	28.800.000
SORVEGLIANZA	40.565.000	18.900.000	25.600.000
SISTEMI ATM	6.100.000	2.900.000	22.600.000
INFRASTRUTTURE	39.730.000	37.700.000	45.785.000
METEOROLOGIA	21.500.000	10.898.000	16.700.000
INFORMAZIONI AERONAUTICHE	-	300.000	1.500.000
LOGISTICA	13.000.000	10.000.000	3.900.000
SISTEMI DI SUPPORTO ATM	12.000.000	3.300.000	4.400.000
RICERCA E SVILUPPO	23.100.000	75.000.000	50.000.000
Investimenti Servizo Traffico reo	285.518.000	213.298.000	239.385.000
SERVIZI GENERALI	2.729.000	3.000.000	1.000.000
ADDESTRAMENTO	11.743.000	3.486.000	4.000.000
ERP (SIST. INFORMATIVO AZ.LE)	5.010.000	5.216.000	5.615.000
nvestimenti gestionali	19.482.000	11.702.000	10.615.000
TOTALE PER ANNO	305.000.000	225.000.000	250.000.000

(*) escluso progetto italo-francese *Fight Data Processing*

I progetti sono stati programmati avendo presente l'obiettivo prioritario di identificazione degli apparati operativi bisognosi di aggiornamenti tecnologici e delle strutture aeroportuali che necessitano di ammodernamento, anche con iniziative coordinate al fine di evitare eccessivi prolungamenti delle aperture dei cantieri nei siti operativi.

Nel corso dell'esercizio 2002 sono stati assunti formali impegni contrattuali, pari a circa 140 milioni di euro, per nuovi progetti di investimento (di cui oltre 70 milioni relativo al *Flight Data Processing* in compartecipazione con la omologa DNA francese) ed a fine 2002 l'iter amministrativo era in corso per un complessivo ulteriore controvalore di 70 milioni di euro la cui definitiva contrattualizzazione è prevista nel corrente esercizio.

Nel contempo, più penetranti interventi nei comparti tecnico-aministrativo della Società hanno consentito di accelerare le procedure per la conclusione di progetti avviati nei precedenti esercizi e che alla data del 31 dicembre 2001 non erano ancora stati completati (456 milioni di euro). In particolare, nel corso del 2002 sono stati resi operativi apparati per un ammontare di 370 milioni di euro (con una lievitazione in bilancio della voce di "impianti e macchinari" pari a +61% rispetto all'esercizio 2001) e di "fabbricati" per 26 milioni di euro (+26% rispetto all'ammontare della voce di bilancio alla fine dell'esercizio 2001).

Di seguito vengono riportate le più significative iniziative avviate o completate nel 2002 nei vari settori in cui è articolato il servizio del traffico aereo.

Nel settore comunicazioni è stato/a

- completato il programma di canalizzazione delle frequenze Terra-Bordo-Terra (VHF) a 8,33 KHz che consente di aumentare la capacità di gestione tecnica, riducendo le problematiche connesse con le interferenze dei "canali voce";
- dispiegata, e quasi del tutto completata, la rete ISDN nazionale per i collegamenti in fonia e dati, con possibilità di "back up" anche per i collegamenti operativi non di priorità 1 (non "real time");

Nel settore navigazione è stato/a

- realizzato il sistema di monitoraggio AVL per gli aeroporti di Bologna e Ronchi dei Legionari mirati a ridurre i tempi di risposta in caso di malfunzionamenti delle luci pista;
- avviato il programma nazionale di adeguamento della segnaletica verticale (circa 20 aeroporti) nonché di rifacimento dell'impianto AVL dell'aeroporto di Napoli;

Nel settore sorveglianza è stato/a

- attivato il radar di superficie (SMR) sull'aeroporto di Linate e su quello di Malpensa, che consentono di rilevare tutti i movimenti a terra di aeromobili e veicoli sull'area di manovra aeroportuale anche in caso di ridotta visibilità, permettendo all'ENAC di emettere l'ordinanza per l'aumento della capacità aeroportuale nelle predette difficili condizioni di operatività (in data 7 ottobre 2002);
- completata la realizzazione del nuovo radar di superficie (SMR) e del rilevamento veicoli tramite GPS per l'aeroporto di Bologna;
- avviato il programma per l'approvvigionamento di radar di superficie (SMR) per gli aeroporti di Venezia Tessera e Torino Caselle;
- collaudato il radar di superficie (SMR) dell'aeroporto di Roma Fiumicino;
- attivata la nuova sala di avvicinamento (APP) e di torre per gli aeroporti di Napoli e di Bologna;

Nel settore infrastrutture è stato/a

- realizzato il blocco tecnico per gli uffici e l'A.R.O. degli aeroporti di Napoli, di Bologna, di Alghero, di Bolzano e di Olbia;
- completata la sopraelevazione del fabbricato per il nuovo ACC di Milano ed il relativo allestimento della sala operativa.

Nel settore ATM (Air Traffic Management) è stato

- avviato il progetto italo-francese per lo sviluppo del nuovo sistema FDP (*Flight Data Processing*) che integra i dati di traiettoria, desunti dalle rotte dei piani di volo, con i dati radar indicativi della posizione reale degli aeromobili e ricalcola,

fra l'altro, l'evoluzione delle traiettorie ad ogni variazione prodotta dagli ordini dei controllori;

- realizzato il coordinamento automatico fra l'aeroporto di Napoli e l' ACC di competenza per la presentazione integrata dei dati ATC (Radar/FDP) e delle informazioni di supporto (Notam, info meteo, slots, ecc.), prima fase del programma di automazione operativa che prevede l'analogo collegamento fra ciascun ACC con i propri aeroporti di riferimento;
- completato il programma RVSM (Reduced Vertical Separation Minima) che consente un significativo incremento della capacità dello spazio aereo;
- aggiornato, con tecnologia di tipo *open*, il sistema Flight Data Processing degli ACC di Padova e di Brindisi

Nel settore meteorologia è stato

- ammodernato il sistema di rilevazione dati meteo negli aeroporti di Bolzano ed Alghero.

3.3 - *Ricerca e sviluppo*

Relativamente all' attività di ricerca e sviluppo, ai sensi dell'art. 2428 Codice Civile, si precisa che è proseguito il progetto denominato Mediterranean Free Flight (MFF) - avviato nel 2000 in ambito Eurocontrol e della durata di circa 5 anni - nell'ambito del quale ENAV ha assunto una posizione leader a livello europeo. Questo programma si prefigge di determinare procedure adeguate per il volo nelle modalità 'free routing' e 'free flight', con riferimento sia ai servizi di terra che alla corrispondente avionica installata a bordo. Il programma prevede una prima fase durante la quale verranno definiti concetti, requisiti e procedure, ed una seconda fase durante la quale questi saranno testati e validati con l'ausilio di simulazioni, in "fast" e in "real time", e di prove in volo utilizzando velivoli equipaggiati con avionica adeguata al "free flight".

Inoltre, è in fase di avanzata implementazione il sistema "Ground Based Augmentation System" (GBAS) per avvicinamenti in Cat.1. Il programma, avviato

nel 2001, ha quasi completato la fase di fornitura e di installazione dei necessari apparati. Il nuovo sistema consentirà di sviluppare procedure di avvicinamento strumentale sugli aeroporti, tali da evitare, per quanto possibile, il sorvolo dei centri abitati. Il completamento del programma è previsto entro la fine del 2003.

Per quanto concerne, invece, il programma Galileo – come noto sviluppato nell'ambito del GNSS di seconda generazione e promosso dalla Comunità Europea e dal Parlamento Europeo-, l'iniziale indirizzo impostato alla cogestione del progetto fra ENAV e ASI è stato recentemente rivisto (Consiglio dei Ministri dei Trasporti UE del 26/3/2002) a favore di un maggiore coinvolgimento, con un ruolo di diretta responsabilità nel coordinamento dell'intero progetto, dell'ASI in qualità di rappresentante dello Stato italiano nell'E.S.A.. In particolare, con l'approvazione della Joint Undertaking (Impresa Comune) fra Commissione Europea ed ESA, sono stati esclusi tutti gli altri soggetti e, pertanto, è venuta meno la possibilità per ENAV di far valere la propria candidatura per la gestione del Centro di Controllo della Costellazione Galileo, da ubicarsi in territorio italiano. Conseguentemente, ENAV ha adeguato i propri comportamenti in coerenza con tale revisione di indirizzo e, nel contempo, ha interessato i soggetti erogatori dei finanziamenti destinati alla copertura del progetto in questione.

L'ENAV rimane tuttora impegnata a finanziare il completamento del progetto GNSS-1 dell' E.S.A. - denominato EGNOS.

Nel corso del precedente esercizio non sono stati avviati nuovi e significativi progetti, in considerazione dell'importanza dei precedenti.

3.4 - Controllo dei costi

Il particolare e difficile momento che sta attraversando il settore dell'aviazione commerciale impone agli erogatori del servizio di assistenza al volo ogni possibile azione mirata ad elevare il proprio livello di efficienza e favorire così il contenimento della crescita delle tariffe.

Nel corso del 2002 il contenimento dei costi è stato posto come obiettivo fondamentale, sia nel definire gli interventi correttivi mirati ad adeguare il funzionamento della struttura organizzativa dell'ENAV a quello tipico di una società per azioni, sia nell'elaborazione degli aggregati del budget per il 2003. Sono stati fissati obiettivi intermedi da perseguire, in particolare quello di aumentare la produttività complessiva; quello di definire un adeguato sistema dei controlli; quello di individuare efficaci livelli di coordinamento e di riporto fra le diverse funzioni aziendali.

Quanto all'obiettivo di migliorare la produttività del lavoro, sono state individuate linee di azione miranti a:

- favorire la crescita dei livelli di specializzazione professionale, soprattutto nelle aree di supporto all'attività operativa, quali la funzione tecnica, quella amministrativa e quella di controllo;
- semplificare le procedure interne, al fine di eliminare tutte quelle fasi ritenute ormai ridondanti in uno schema organizzativo supportato da procedure informatizzate e mirato ad ottimizzare la variabile tempo;
- definire un più efficace rapporto con le organizzazioni sindacali.

Particolare attenzione è stata posta alla problematica dei controlli interni. Tenuto conto del contesto organizzativo stratificatosi nel tempo si è proceduto a fissare i criteri cardine su cui impostare il nuovo sistema dei controlli. In particolare si è proceduto con:

- l'introduzione generalizzata degli strumenti di controllo nei settori amministrativi e tecnici, sia quelli cosiddetti di primo e di secondo livello che quelli di natura ispettiva;
- il monitoraggio delle fasi che costituiscono l'iter formativo delle decisioni di spesa e delle fasi amministrative e tecniche ad esse successive, al fine di verificare la correttezza dei comportamenti, ma soprattutto il rispetto dei tempi di attuazione dei progetti.

Nel corso del 2002 sono state poste le premesse, infine, per l'ottimizzazione delle funzioni di indirizzo e di supporto specialistico che la sede centrale deve svolgere nei confronti dei siti operativi periferici; per l'individuazione dei livelli di autonomia gestionale delegati alle unità periferiche; per il superamento delle ridondanze funzionali e per la corretta definizione dei livelli di responsabilità connesse sia alle problematiche operative della navigazione aerea, sia a quelle a presidio di un corretto e rigoroso controllo del processo di spesa.

3.5 - *Organizzazione e sistemi informativi*

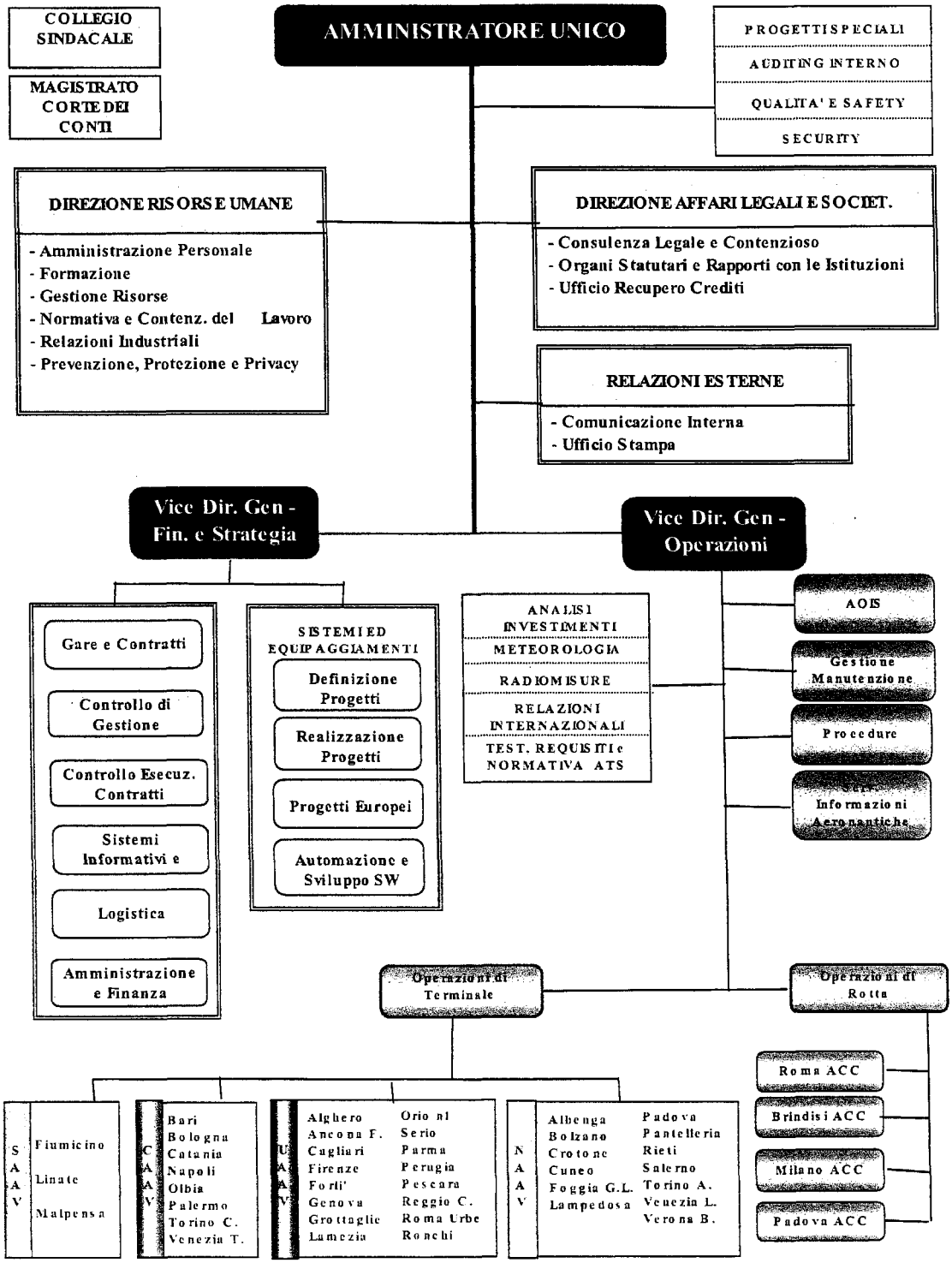
Nel corso del 2002 si è proceduto a modellare l'organizzazione aziendale nell'ottica di configurare un assetto rispondente alle finalità gestionali tipiche di una società per azioni. Attraverso progressivi adeguamenti si è giunti a definire l'assetto organizzativo, riferiti alla sede centrale ed ai siti periferici, coerente con gli obiettivi della Società (l'organigramma aziendale è riportato nella tav. 7). La struttura centrale è stata semplificata e raggruppata in tre macro aree coordinate da specifiche posizioni di vertice:

- area di governo delle risorse e di attivazione dei controlli, direttamente subordinata all'organo amministrativo (operante pertanto anche con limitate funzioni esecutive);
- area operativa, dedicata allo svolgimento dei compiti istituzionali (controllo traffico aereo) ed organizzata sotto la responsabilità della vice direzione generale operazioni;
- area tecnica, amministrativa e finanziaria, organizzata per la gestione unitaria del processo di approvvigionamento, sia ordinario che strutturale, raggruppata sotto la vice direzione generale finanza e strategia.

Tav. n. 7

Marzo 2003

ENAV S.p.A. - Organizzazione



La struttura periferica è stata riclassificata secondo criteri di complessità correlati sia al tipo di servizio erogato (ATC o AFIS) che al volume di traffico gestito. I siti aeroportuali sono stati inoltre collegati direttamente alle unità centrali di coordinamento, sia operative che tecnico-amministrative, eliminando l'interposizione di strutture intermedie, quali le gestioni regionali, ritenute non più rispondenti alle esigenze funzionali.

In particolare, gli aeroporti sono stati riclassificati in:

- SAAV (Sistema Aeroportuale Assistenza al Volo)
- CAAV (Centro Aeroportuale Assistenza al Volo)
- UAAV (Unità Aeroportuale Assistenza al Volo)
- NAAV (Nucleo Aeroportuale Assistenza al Volo)

Nel corso dell'esercizio l'Organizzazione Sistemi è stata oggetto di significativi interventi, nell'ambito del processo di riorganizzazione iniziato da tempo ed accelerato nel decorso esercizio nell'intento di dotare ENAV di una struttura organizzativa con caratteristiche di efficienza e coerenti con le esigenze di una impresa privata di alto livello qualitativo.

È proseguita con grande attenzione l'implementazione del sistema informatico aziendale (ERP); sono già operativi i moduli di Contabilità Generale, Fornitori, Clienti, Tesoreria, Budgeting, e sono in corso di realizzazione i moduli per la gestione degli inventari relativi ai cespiti ed al magazzino delle parti di ricambio. La successiva fase di automazione prevede l'abilitazione dei siti periferici aziendali all'uso diretto del sistema ERP. In tal modo la sede centrale potrà meglio svolgere le proprie prerogative di coordinamento manageriale, di definizione degli standard di processo, di supporto specialistico e di attivazione dei controlli di linea.

3.6 - *Risorse umane*

Al 31.12.2002 l'organico della Società risulta di n.3.397 unità, con un incremento di n.27 risorse rispetto alla corrispondente data del 2001. In termini di consistenza

media nel 2002 si è registrato un incremento del 4% della forza lavoro rispetto all'anno precedente (dalle 3.280 unità del 2001 alle 3.416 del 2002).

Nel 2002 è stato avviato un piano complessivo di verifica degli standard professionali che ha interessato inizialmente i livelli dirigenziali e che nel 2003 verrà esteso ai livelli intermedi di inquadramento. E' altresì programmata l'implementazione di opportune metodologie finalizzate a conoscere e valutare competenze e professionalità delle risorse interne.

Nel mese di dicembre è stata avviata una ricerca di personale, da destinare alla professione del *Controllore del Traffico Aereo,* indirizzata a candidati residenti nelle regioni italiane del Nord-Est. Tale ricerca nasce dall'esigenza di selezionare dei candidati da inserire, dopo l'iter formativo di 15 mesi, nelle sedi aeroportuali in cui è stata individuata l'esigenza di programmare un incremento dell'organico.

Nel corso del 2002 e nel primo trimestre del 2003 sono stati raggiunti specifici accordi con le Organizzazioni Sindacali Nazionali in merito alla definizione di quelle norme contrattuali che non avevano ancora trovato attuazione in applicazione di quanto definito nel Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 1998-2001. Le argomentazione sono riconducibili essenzialmente ai seguenti elementi :

- definizione dei nuovi lay-out per ogni singolo impianto ed alle relative turnazioni (cosiddetto "efficientamento" o "standardizzazione");
- polizza sanitaria per il personale dipendente;
- previdenza integrativa con l'adesione al relativo fondo (Prevaer);
- nuovo ordinamento professionale;
- nuovi criteri di produttività;
- riforma degli istituti retributivi.

Dopo una pausa iniziata alla fine del 2001, a partire dall'accordo del 25 giugno 2002 sono state ristabilite normali relazioni industriali con l'ampio quadro sindacale costituito da 13 OO.SS.NN. ed è stato delineato un percorso per giungere alle conclusioni delle cosiddette "code contrattuali".

Negli ultimi 8 mesi sono stati sottoscritti n. 8 specifici accordi con le OO.SS.NN. (CGIL, CISL, UIL, ASSIVOLO QUADRI) rappresentanti il 52% degli iscritti

ENAV. La percentuale di adesione sarebbe stata ben più elevata (circa il 70%) se altre rappresentanze sindacali non avessero ritirato la propria adesione dopo aver sottoscritto i precedenti accordi del 25 giugno e del 7 dicembre 2002.

Le principali innovazioni realizzate con i suddetti accordi, sono state:

- l'efficientamento delle condizioni di impiego del personale attraverso il cambiamento di tutti i turni degli impianti e la riduzione del fabbisogno di oltre il 15%. In particolare, sono stati conseguiti risultati specifici relativamente:
  1. alla standardizzazione delle condizioni di impiego del personale tra i vari impianti;
  2. all'aumento delle presenze del personale nelle ore di maggior traffico diurne dando in tal modo più rilievo alla formazione ed alla qualità;
  3. all'abbattimento significativo dello straordinario e delle prestazioni aggiuntive (20% almeno, già dal 2003)
- il nuovo inquadramento e le innovazioni sui sistemi retributivi. In particolare, sono stati previsti nuovi e più mirati sviluppi professionali per il personale nonché le diversificazioni nel trattamento economico dei quadri e la diversa distribuzione di significative quote di massa salariale quale il premio di sede; in particolare questi ultimi nuovi assetti hanno consentito il superamento dell'attuale appiattimento retributivo.

3.7 – Formazione

Continua l'attività di addestramento dei controllori di volo con l'intento di migliorare ulteriormente il già elevato livello qualitativo ed è in corso di avviamento una analoga iniziativa che riguarda gli addetti alle funzioni amministrative e di controllo.

E' stata, infatti, data continuità all'attività formativa dei Controllori di Volo (CTA) e degli Esperti di Assistenza al Volo (EAV), al fine di soddisfare le richieste rappresentate dalla linea operativa. Per tale personale sono state erogate oltre n.10.000 ore di formazione in relazione alle diverse tipologie professionali. In questo ambito sono stati sperimentati nuovi criteri formativi imperniati su specifici moduli didattici. Tali moduli sono intervallati da periodi di "tirocinio" durante i quali gli allievi controllori di volo vengono inviati presso le sedi operative periferiche.

Sono state, inoltre, erogate n.4.954 ore per il perfezionamento della lingua inglese, n.560 ore per corsi di informatica e n.300 ore per tematiche di contenuto amministrativo. Come già anticipato, è allo studio un programma di training del personale amministrativo, contabile e di controllo, costituendo il miglioramento professionale degli addetti una delle priorità gestionali.

4 - Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti, sottoposte al controllo della controllante

Le nostre partecipazioni, esposte in bilancio per un importo di Euro 723.082. si riferiscono alle seguenti società:

Denominazione	Fondo di dotazione	% posseduta	Valore nominale (in migliaia)	Valore di bilancio (in migliaia)
Consorzio SICTA	1.032.914	60%	619.748	704.900
ESSP GEIE	100.000	18,182%	18.182	18.182

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

Il Consorzio SICTA (fondo consortile pari a 1.174.800 euro) ha continuato a svolgere 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.

E' stata modificata la composizione del Comitato Direttivo del Consorzio per tener conto dell'avvenuta acquisizione della maggioranza delle quote del fondo consortile (pari al 60% delle quote dopo aver sottoscritto un aumento di capitale riservato ad Enav SpA, nella prima parte del 2002; Alenia Marconi Systems rimane detentore del

rimanente 40%). In attesa di definire la missione consortile sono state sospese tutte le decisioni in merito alla struttura organizzativa - in particolare alle assunzioni di personale - ed alla prevista trasformazione giuridica del Consorzio in società consortile.

Per la prima volta il bilancio SICTA al 31 dicembre 2002, che presenta un risultato positivo pari a circa 102 mila euro, è accompagnato da una relazione sulle procedure concordate di revisione relativamente alle poste significative dello stato patrimoniale e del conto economico.

I rapporti intrattenuti con il Consorzio SICTA sono riepilogati nel paragrafo Immobilizzazioni finanziarie della Nota Integrativa.

European Satellite Service GEIE

L'European Satellite Services Provider è un gruppo europeo di interesse economico (GEIE) che ha come obiettivo la gestione operativa di Egnos e la commercializzazione del segnale (EGNOS Signal In Space) per fornitori di servizi aeronautici e non, il cui Fondo costituito dai soci ammonta a migliaia di euro100.

I rapporti intrattenuti con ESSP GEIE sono riepilogati nel paragrafo Immobilizzazioni finanziarie della Nota Integrativa.

Italflight System S.p.A.

La partecipazione in "Italflight System S.p.A.", già oggetto di comunicazione dettagliata nella precedente relazione al bilancio 2001, è stata dismessa e l'attività di radiomisure è stata riportata sotto il controllo diretto della Società. I contatti avviati con la controparte per cercare di addivenire ad una soluzione transattiva hanno consentito di liquidare la società evitando una onerosa fase contenziosa, sia sotto il profilo dell'impegno gestionale che economico. La conseguente svalutazione della partecipazione ha determinato una minusvalenza di importo praticamente corrispondente al valore della partecipazione stessa (249.999 euro).

5 - Azioni proprie ed azioni della società controllante al 31 dicembre 2002

Il capitale della società è posseduto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nella misura del 100% delle azioni. La società non detiene azioni proprie.

6 - Operazioni nell'esercizio 2002 sulle azioni proprie e sulle azioni della società controllante

Nel corso di questo esercizio non ci sono state operazioni di compravendita di azioni proprie.

7 - Altri fatti di rilievo intervenuti nel corso dell'esercizio

In conformità della delibera dell'Assemblea Ordinaria del 18 Novembre 2002, in data 27 Dicembre 2002 la Società ha definito in via pattizia con l'Agenzia delle Entrate la propria posizione in merito alle formali richieste di rimborso dei crediti IVA, relativi agli anni dal 1988 al 1995 e dal 1997 al 2000, per un importo complessivo di 219.385 migliaia di Euro.

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.

L'atto negoziale ha previsto, a totale definizione dei crediti IVA richiesti a rimborso, l'erogazione da parte dell'Agenzia delle Entrate ad ENAV S.p.A. di un rimborso complessivo pari a 92.500 migliaia di Euro per la cui rilevazione in bilancio ci si è avvalsi della regolarizzazione contabile prevista dall'art.14 della Legge Finanziaria

2003. In particolare, l'importo del credito transatto è stato appostato nell'attivo patrimoniale alla voce 5) "Crediti verso altri" utilizzando quale contropartita una riserva di patrimonio netto.

8 - Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Successivamente alla data di chiusura del bilancio non sono avvenuti ulteriori fatti di rilievo ad eccezione di quelli indicati nel paragrafo "Risorse Umane".

Si è inoltre usufruito della facoltà prevista della Legge 289/2002, cosiddetto "condono tombale". Ciò è da ricollegare alla regolarizzazione contabile di cui si è detto al paragrafo precedente.

Sono stati effettuati interventi per potenziare la funzione di Auditing Interno, ridefinendone la struttura organizzativa con le correlate risorse aggiuntive. È stato elaborato il primo piano annuale di auditing della Società; ed è stato redatto e diffuso il manuale delle procedure di Auditing.

Sono state completate nel 2003 le attività volte alla formalizzazione del contratto di servizio per il triennio 2001-2003. Con i Ministeri competenti sono stati definiti, nell' ambito della vigente normativa, i parametri qualitativi e quantitativi dei servizi erogati da ENAV e per i quali lo Stato interviene finanziariamente sia per il pagamento delle tariffe per conto di alcune categorie di fruitori dei servizi di assistenza aerea, sia per assicurare il mantenimento in esercizio degli aeroporti con volume di traffico non sufficiente a garantire un autonomo equilibrio economico.

Non è stato ancora concluso il contratto di programma, pure previsto dalla vigente normativa, con il quale vengono fissati gli standard di qualità, di produttività e di efficienza nonché gli investimenti richiesti per il conseguimento di detti obiettivi. È auspicabile che entro il corrente esercizio le parti possano giungere alla firma congiunta del documento in questione.

9 - Evoluzione della gestione

L'anno 2002 ha rappresentato per ENAV un anno decisivo nell'ambito dell'articolato percorso di privatizzazione che prevede il completamento dell'iter giuridico per il passaggio da azienda speciale, ente pubblico economico, a Società per Azioni. È' stata fortemente perseguita l'acquisizione di una cultura gestionale improntata alla massima efficienza gestionale sia sotto il profilo della compressione dei costi e, conseguentemente della politica tariffaria, sia sotto il profilo del mantenimento della adeguata qualità dei servizi di assistenza alla navigazione aerea.

L'inizio del 2003 ha fatto registrare un recupero del traffico aereo ma è caratterizzato da elevata incertezza sulle prospettive dell'attività economica e sull'andamento del traffico aereo, fortemente influenzati, in senso negativo, del conflitto medio-orientale in corso.

10 - Considerazioni generali di sintesi

Infine, si riassumono qui di seguito i principali dati economici e finanziari degli ultimi due esercizi, ed i principali indici del bilancio.

	In migliaia di Euro	
Principali dati economici e finanziari	*2002*	*2001*
Ricavi netti	592.120	499.816
Ammortamenti	69.860	58.604
Utile operativo	23.225	8.236
Proventi finanziari netti	1.178	1.073
Risultato netto dell'esercizio	12.371	5.618
Indebitamento finanziario netto	0	0
Capitale investito nell'azienda	1.781.034	1.561.366
Patrimonio netto	1.265.672	1.200.467
Dipendenti (organico medio)	3.416	3.280
Costo del lavoro	285.095	253.815

Principali indici di bilancio(percentuali)	*2002*	*2001*
Margine operativo/Ricavi	3,92%	1,65%
Risultato di eserc./Ricavi	2,09%	1,12%
Proventi finanz. netti/Ricavi	0,20%	0,21%
Fabbisogno finanziario coperto con mezzi propri	100%	100%
Costo del lavoro/Dipendenti medi (in migliaia di euro)	83,86	77,38
Ricavi/Dipendenti (in migliaia di euro)	173,34	152,38

11 - Beni oggetto di rivalutazioni

Ai sensi dell'art. 10 della L. 72/83 si precisa che i beni previsti nel patrimonio non sono stati oggetto di rivalutazione in base a questa ed a precedenti o successive leggi e, quindi, non si è derogato in passato ai criteri legali di valutazione in base all'art. 2426 cod. civ.

12 - Prospetto attribuzione credito d'imposta art. 105 lett. a) e b) TUIR

Ai fini dell'attribuzione del credito d'imposta, in caso di distribuzione di utili si precisa che:

- l'ammontare delle imposte di cui all'art. 105, comma 1, lett. a) TUIR sul quale può trovare copertura il credito d'imposta pieno, è pari a € 60.950.338,00.=;
- l'ammontare delle imposte di cui all'art. 105, comma 1, lett. b) TUIR sul quale può trovare copertura il credito d'imposta limitato, è pari a € 0:=

Gli importi indicati si riferiscono a quanto emerge dalla dichiarazione dei redditi, presentata nell'esercizio 2002, afferente l'esercizio chiuso al 31.12.2001.

13 - Proposte all'assemblea

Signor Azionista,

il bilancio al 31 dicembre 2002 rappresenta il terzo bilancio della società per azioni approvato in sede assembleare, dopo la situazione al 31 dicembre 2001 e quella semestrale prodotta al 30 giugno 2002, quest'ultima per informare, con continuità, in ordine all'evoluzione della propria situazione gestionale anche in considerazione della transitoria composizione monocratica dell'attuale organo di indirizzo societario.

La Società chiude l'esercizio 2002 con un utile prima delle imposte pari a euro 31.775.408, dopo aver stanziato ammortamenti pari a euro 69.860.137; dopo aver effettuato svalutazioni relative ad immobilizzazioni per euro 22.927.470 ed a crediti per euro 3.106.554; e dopo aver registrato proventi straordinari netti per euro 7.371.876. Le imposte d'esercizio ammontano a euro 19.404.577.

Pertanto, il bilancio che viene sottoposto all'approvazione dell'assemblea riporta un utile netto d'esercizio pari a euro 12.370.831.

Si propone di destinare detto utile alla copertura delle perdite pregresse, iscritte in bilancio per un importo di euro 39.795.155. Allo stesso fine si propone di coprire la parte residuale delle ridette perdite (pari a euro 27.424.324) mediante utilizzo di una pari quota della Riserva ex Lege 292/93 che, a seguito di tale destinazione, passa da euro 36.613.179 a euro 9.188.855.

Si propone inoltre di utilizzare la "Riserva da definizione crediti tributari e loro regolarizzazione (Legge 289/02)" , pari a euro 82.697.167, come segue:

- per euro 10.000.000 ad incremento del fondo rischi oneri diversi, da utilizzarsi da parte del Consiglio di Amministrazione per fronteggiare eventuali contenziosi;

- per euro 72.697.167 alla costituzione di uno specifico fondo per la stabilizzazione delle tariffe, da utilizzarsi dal Consiglio di Amministrazione ad esaurimento entro i prossimi tre anni.

Con l'approvazione assembleare del presente bilancio viene altresì a scadere il mandato a suo tempo conferito all'Amministratore Unico. Si rende pertanto necessario provvedere, previa fissazione del numero dei componenti, alla nomina del Consiglio di Amministrazione per il triennio 2003-2005 e alla definizione dei correlati emolumenti.

Nel ringraziare per la fiducia accordata si invita ad approvare il bilancio così come formulato.

L'Amministratore Unico

Massimo Varazzani

Roma, 4 aprile 2003

Glossario

acronimo	Descrizione
ACC	Area Control Center
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
AIC	Aeronautical information circular
AIP	Aeronautical information publication
AIRPROX	Aircraft Proximity
AIS	Servizio di Informazioni Aeronautiche
ALRS	Alerting Service
AMI	Aeronautica Militare Italiana
ANSA	Air Navigation Service
ANSV	Agenzia Nazionale Sicurezza al Volo
ARO	Aerodrome Reporting Office
ASI	Agenzia Spaziale Italiana
ATC	Air Traffic Control
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services (include ATC, FIS, AFIS, ALRS)
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
CAAV	Centro Aeroportuale Assistenza al Volo
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
EGNOS	European Geostationary navigation Overlay System
ERP	Enterprice resource planning
ESARR	Eurocontrol SAfety Regulatory Requirements
ESSP	European Satellite Services Provider
FDP	Flight Data Processing
FIS	Flight Information Service
GBAS	Ground Based Augmentation System
GEIE	Gruppo Europeo di Interesse Economico
GNSS	Global Navigation Satellite System
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
MFC	Multi Frequency Code

MFF	Mediterranean Free Flight
NAAV	Nucleo Aeroportuale Assistenza al Volo
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima
SAAV	Sistema Aeroportuale Assistenza al Volo
SMR	Surface Movement Radar
STCA	Short Term Conflict Alert
STENAV	Satellite TEst bed for NAVigation and communication services
UAAV	Unità Aeroportuale Assistenza al Volo
VFR	Visual Flight Rules

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

Relazione del Collegio sindacale al bilancio chiuso al 31 dicembre 2002

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2002, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa, approvato dall'Amministratore Unico il 4 aprile 2003, è stato acquisito in pari data dal Collegio Sindacale.

Si riportano di seguito, in sintesi, le risultanze dei dati rilevati dalle scritture contabili e dai documenti della Società:

STATO PATRIMONIALE

• Totale attività	€ 1.781.034.611
• Patrimonio netto e passività	
- Capitale sociale	€ 1.121.744.385
- Riserva straordinaria	€ 225.692
- Riserva ex Lege 292/93	€ 36.613.179
- Riserva contributi conto capitale	€ 51.815.748
- Riserva definizione crediti tributari	€ 82.697.167
- Perdite riportate a nuovo	€ (39.795.155)
- Altre passività	€ 515.362.764
Totale patrimonio netto e passività	€ 1.768.663.780
- Utile dell'esercizio	€ 12.370.831
Somma a pareggio	€ 1.781.034.611

In calce allo stato patrimoniale sono iscritti i conti d'ordine di cui € 324.202.407 quali impegni di acquisto, € 38.978.797 quali beni di proprietà ENAV presso terzi, € 1 quale valore simbolico degli immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato f) del D.M. del 14.11.2000 e, infine, € 70.092.528 quali fidejussioni.

CONTO ECONOMICO

Valore della produzione	€ 592.120.406
Costi della produzione	€ 568.895.069

Proventi ed oneri finanziari	€ 1.178.195
Proventi ed oneri straordinari	€ 7.371.876
Risultato prima delle imposte	€ 31.775.408
Imposte sul reddito dell'esercizio	€ (19.404.577)
Utile dell'esercizio	€ 12.370.831

Il bilancio di esercizio al 31/12/2002 è stato redatto secondo i principi statuiti dal Codice Civile interpretato alla luce dei principi contabili emanati dagli Ordini professionali italiani e integrati, ove mancanti, da quelli IAS. Non si sono verificate situazioni tali da rendere necessario, per dare una rappresentazione veritiera e corretta, il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423, comma 4 e all'art. 2423 bis, comma 2.

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza nella prospettiva della continuazione dell'attività. Sono stati riflessi in bilancio esclusivamente gli utili realizzati alla data di chiusura del bilancio. Gli oneri ed i proventi sono rilevati per competenza indipendentemente dalla data di pagamento o di incasso. Si è tenuto conto dei rischi e degli oneri di competenza dell'esercizio al 31/12/2002 anche se conosciuti successivamente alla data di chiusura.

I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31/12/2002 non si discostano da quelli utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio. Eventuali modifiche dei criteri di valutazione sono motivati nella nota integrativa predisposta dall'Amministratore.

Nel rispetto delle norme di legge, ed avuto riguardo alle modalità con cui si è svolta la nostra attività istituzionale diamo atto di avere:

- svolto con cura le funzioni di vigilanza affidate al Collegio, effettuando regolarmente le verifiche periodiche nel corso delle quali abbiamo proceduto alle ispezioni ed ai controlli da noi ritenuti utili ed opportuni per accertare la correttezza degli adempimenti richiesti dalla legge;
- partecipato, nel corso dell'esercizio 2002, alle Assemblee Sociali ed a tutte le riunioni indette dell'Amministratore unico verificando

la conformità delle operazioni, deliberate e poste in essere, alle norme dello Statuto Societario, legislative e regolamentari a cui è sottoposta la Società anche in rapporto agli Organi istituzionali e di controllo;

- acquisito dall'Amministratore unico con periodicità adeguate informazioni sulle operazioni di rilevanza economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società, non rilevando operazioni atipiche e/o inusuali e che non si ponessero in palese contrasto con la politica gestionale della Società e pertanto non conformi alle delibere assunte dall'Assemblea;
- vigilato, per quanto di nostra competenza, sulla adeguatezza della struttura della Società e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dal responsabile della funzione di controllo interno ed incontri con la Società di Revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti;
- sollecitato l'istituzione del sistema di controllo interno, avvenuta nel corso dell'esercizio, vigilato sull'affidabilità del sistema amministrativo-contabile e sulla capacità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni, l'esame di documenti aziendali e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla Società di Revisione.

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 e sono esposte al netto degli ammortamenti. Il costo delle immobilizzazioni, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzata in ogni esercizio in relazione alla sua

residua possibilità di utilizzazione. L'immobilizzazione che, alla data della chiusura dell'esercizio, risulti durevolmente di valore inferiore a quello determinato viene iscritta a tale minor valore. Ove richiesto dalla normativa in vigore i costi aventi utilità pluriennale sono iscritti all'attivo con il 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 e sono esposte al netto dei relativi fondi di ammortamento.

Nel corso dell'esercizio 2002 è stata fatta una completa analisi e revisione delle immobilizzazioni in corso; tenuto conto del completamento dei vari progetti già iniziati in precedenti esercizi è stata effettuata una riclassificazione pari a migliaia di euro 373.361 trasferendoli contabilmente tra i cespiti "impianti e macchinari" e iniziando la procedura di ammortamento.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali, determinati sulla base della stima della vita utile economica dei cespiti, vengono calcolati sulla base di piani di ammortamento, determinati all'atto dell'entrata in funzione dei beni, con aliquote che hanno subito, in alcuni casi, delle variazioni determinate dall'adeguamento ai valori percentuali indicati da Eurocontrol, che risultano, comunque, compatibili con i limiti fiscali; tale modifica ha comportato minori ammortamenti per migliaia di euro 7.305 rispetto a quanto sarebbe stato utilizzando le precedenti aliquote.

Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo di acquisto o di sottoscrizione rettificato, nel rispetto del principio della prudenza, per perdite durevoli di valore. Il valore delle partecipazioni in società controllate è confrontato con il valore determinato secondo il criterio del patrimonio netto. Se quest'ultimo risultasse inferiore al costo di acquisto la partecipazione verrebbe svalutata.

Rimanenze

Le rimanenze, che sono costituite essenzialmente da parti di ricambio relative agli impianti ed alle apparecchiature di controllo del volo, sono valutate al costo medio dell'anno, mentre, per i beni che non sono acquistati negli ultimi dodici mesi, sono valutate con il criterio dell'ultimo costo sostenuto. Nel corso del 2002 sono state incluse tra le rimanenze di magazzino le parti di ricambio di costo unitario superiore a euro 5.164,6 che fino all'esercizio 31/12/2001 erano state capitalizzate tra le immobilizzazioni in corso; tale riclassificazione si è resa necessaria alla luce al ciclo di vita utile assimilabile alle parti di ricambio ordinarie.

Le parti di ricambio non più utilizzabili sono svalutate mediante l'appostazione di un fondo svalutazione magazzino.

Crediti

I crediti sono iscritti in base al valore di presumibile realizzo.

Tale valore tiene conto dei rischi di possibile insolvenza dei debitori.

Nel corso dell'esercizio si è proceduto alla riduzione dei crediti e del correlato fondo rettificativo a seguito dello stralcio di quelli per i quali le azioni di recupero hanno dato esito negativo.

Trattamento di fine rapporto

Il T.F.R. di lavoro subordinato è iscritto nel rispetto di quanto previsto dal Codice Civile e dal contratto collettivo nazionale di categoria e corrisponde all'effettivo impegno della Società nei confronti del proprio personale alla data di chiusura del bilancio.

Fondo rischi ed oneri

Ai sensi dell'art.2424 bis del Codice Civile, nel fondo rischi ed oneri sono stanziate somme per coprire passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, per le quali non sono determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono quantificati sulla base di stime che tengono conto di tutti gli elementi a disposizione.

Debiti

I debiti esposti in bilancio sono iscritti al valore nominale.

Ratei e risconti

I ratei e risconti sono stati determinati dai costi e proventi comuni a più esercizi la cui entità varia in funzione del tempo e la cui competenza economica non ha coinciso con la manifestazione numeraria.

Il Collegio rileva e condivide l'iscrizione tra i risconti passivi della quota degli interessi di attualizzazione calcolati sul credito transato con l'amministrazione finanziaria nel corso dell'esercizio 2002.

In considerazione di quanto riportato, attesi i risultati delle verifiche eseguite, i criteri adottati dall'Amministratore nella redazione di bilancio e la rispondenza dello stesso alle scritture contabili, il Collegio sindacale ritiene che il bilancio, chiuso alla data del 31 dicembre 2002, sia conforme alle norme civilistiche e fiscali e pertanto invita l'Assemblea ad approvare:

- il bilancio, così come formulato dall'Amministratore Unico;
- la relazione sulla gestione dell'Amministratore Unico;
- la destinazione del risultato di esercizio proposta dall'Amministratore Unico.

Il Presidente del Collegio sindacale
Prof. Michele Pisanello

Il Sindaco effettivo
Prof. Alessandro Bonura

Il Sindaco effettivo
Dr. Marcellino Bortolomiol

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

Stato Patrimoniale

STATO PATRIMONIALE

Importi in €uro

		ATTIVO	al 31.12.2002	al 31.12.2001
A)		**Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti**		
			0	0
		Totale	**0**	**0**
B)		**Immobilizzazioni**		
I		***Immobilizzazioni immateriali***		
6)		immobilizzazioni in corso e acconti	0	6.948.466
		Totale	**0**	**6.948.466**
II		***Immobilizzazioni materiali***		
1)		terreni e fabbricati	88.511.881	66.973.522
2)		impianti e macchinario	495.260.938	182.133.287
4)		altri beni	1.173.960	996.542
5)		immobilizzazioni in corso e acconti	218.413.135	456.480.954
		Totale	**803.359.914**	**706.584.305**
III		***Immobilizzazioni finanziarie***		
1)		partecipazioni in:		
	a)	imprese controllate	704.900	0
	d)	altre imprese	18.182	371.473
		Totale	**723.082**	**371.473**
		Totale immobilizzazioni	**804.082.996**	**713.904.244**
C)		**Attivo circolante**		
I		***Rimanenze***		
1)		materie prime, sussidiarie e di consumo	37.539.916	17.475.573
		Totale	**37.539.916**	**17.475.573**
II		***Crediti***		
1)		**verso clienti**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	183.048.353	144.628.399
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
2)		**verso imprese controllate**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	215.700	57.054
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
5)		**verso altri**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	156.181.979	71.036.523
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo	69.375.000	0
		Totale	225.556.979	71.036.523
6)		**per Balance Eurocontrol**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo		
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo	18.692.291	0
		Totale crediti	**427.513.322**	**215.721.976**
III		***Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni***	0	0
		Totale	**0**	**0**
IV		***Disponibilità liquide***		
1)		depositi bancari e postali	511.541.728	613.622.030
		Totale	**511.541.728**	**613.622.030**
		Totale attivo circolante	**976.594.966**	**846.819.579**
D)		**Ratei e risconti**		
	a)	Ratei e risconti	356.649	642.566
		Totale	**356.649**	**642.566**
		TOTALE ATTIVO	**1.781.034.611**	**1.561.366.389**

Segue Stato Patrimoniale

		PASSIVO	al 31.12.2002	al 31.12.2001
A)		***Patrimonio netto***		
	I	Capitale sociale	1.121.744.385	1.121.744.385
	II	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0
	III	Riserva di rivalutazione	0	0
	IV	Riserva legale	0	0
	V	Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0
	VI	Riserve statutarie	0	0
	VII	Altre riserve:		
		- Riserva ex lege 292/93	36.613.179	36.613.179
		- Riserva straordinaria	225.692	225.692
		- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	81.679.297
		- Riserva da definizione crediti tributari regolarizzati (L.289/02)	82.697.167	0
		Totale altre riserve	171.351.786	118.518.168
	VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	(39.795.155)	(45.413.208)
	IX	Utile (perdita) dell'esercizio	12.370.831	5.618.053
		Totale	**1.265.671.847**	**1.200.467.398**
B)		***Fondi per rischi ed oneri***		
	2)	Fondo imposte	48.508.131	54.716.026
	3)	altri	28.942.558	29.078.589
		Totale	**77.450.689**	**83.794.615**
C)		**Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**	**36.387.679**	**33.299.925**
D)		***Debiti***		
	5)	**acconti**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	66.801.879	21.982.764
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
	6)	**debiti verso fornitori**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	128.385.630	96.314.585
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
	8)	**debiti verso imprese controllate**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	305.925	545.861
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
	11)	**debiti tributari**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	61.177.623	13.477.477
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
	12)	**debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	17.121.882	17.434.891
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
	13)	**debiti verso dipendenti**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	29.772.011	34.133.439
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
	14)	**altri debiti**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	69.422.575	3.895.426
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
	15)	**debiti Balance Eurocontrol**		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo		
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo	12.969.953	56.020.009
		Totale	**385.957.478**	**243.804.452**
E)		Ratei e risconti		
	a)	esigibili entro l'esercizio successivo	15.566.918	0
	b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
		Totale	**15.566.918**	**0**
		TOTALE PASSIVO	**1.781.034.611**	**1.561.366.389**
		CONTI D'ORDINE		
		Credito Iva	0	219.835.044
		Impegni assunti	324.202.407	213.804.893
		- Beni presso Terzi		
		- Valore Magazzino Vitrociset	39.978.797	0
		- Beni immobili Trasferiti	1	0
		- Fidejussioni	70.092.528	0

Conto Economico

CONTO ECONOMICO	2002		2001	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
Prestazioni di servizi istituzionali e vendite	523.822.529		439.314.365	
Rettifiche tariffe per Balance Eurocontrol dell'esercizio	18.692.291		(10.520.903)	
Utilizzo balance Eurocontrol anno 2002	45.472.517	587.987.337	47.652.158	476.445.620
5) Altri ricavi e proventi		4.133.069		23.370.222
Totale valore della produzione		**592.120.406**		**499.815.843**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		10.136.431		4.732.633
7) Per servizi		178.672.642		168.598.675
8) Per godimento di beni di terzi		2.926.836		1.743.890
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	215.432.019		190.209.737	
b) Oneri sociali	60.504.667		56.754.534	
c) Accantonamento TFR	7.745.001		6.414.686	
e) Altri costi per il personale	1.413.245	285.094.932	435.669	253.814.626
10) Ammortamenti e svalutazioni				
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	69.860.137		58.604.187	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	22.927.470			
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	3.106.554	95.894.161		58.604.187
11) Variazione delle rimanenze di materiale di consumo e parti di ricambio		(4.753.608)		(2.522.318)
12) Accantonamenti per rischi		0		6.197.483
14) Oneri diversi di gestione		923.875		410.883
Totale costi della produzione		**568.895.069**		**491.580.060**
Differenza fra valore e costi della produzione		**23.225.337**		**8.235.783**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
16) Altri proventi finanziari				
d) Proventi diversi		1.436.015		1.076.033
17) Interessi e altri oneri finanziari		257.820		3.471
Totale proventi e oneri finanziari		**1.178.195**		**1.072.562**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20) Proventi		20.414.473		13.431.991
21) Oneri		13.042.597		14.097.781
Totale proventi e oneri straordinari		**7.371.876**		**(665.789)**
Risultato prima delle imposte		**31.775.408**		**8.642.555**
22) Imposte dell'esercizio				
Imposte correnti	41.860 123		24.643.388	
Imposte differite	(22.455 546)	19 404.577	(21.618.886)	3.024.502
Utile (Perdita) dell'esercizio		**12.370.831**		**5.618.053**

PAGINA BIANCA

Nota Integrativa al 31/12/2002

PAGINA BIANCA

1) Criteri di formazione

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2002, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa, è stato redatto secondo i principi statuiti dal Codice Civile interpretato alla luce dei principi contabili emanati dagli ordini professionali italiani e integrati, ove mancanti, da quelli IAS. Non si sono verificate situazioni tali da rendere necessario, per dare una rappresentazione veritiera e corretta, il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 c. 4 e all'art. 2423 bis c. 2.

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza nella prospettiva della continuazione dell'attività. Sono stati riflessi in bilancio esclusivamente gli utili realizzati alla data di chiusura del bilancio. Gli oneri ed i proventi sono rilevati per competenza indipendentemente dalla data di pagamento o di incasso. Si è tenuto conto dei rischi e degli oneri di competenza dell'esercizio al 31/12/2002 anche se conosciuti successivamente alla data di chiusura.

I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31/12/2002 non si discostano da quelli utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio. Eventuali modifiche dei criteri di valutazione sono motivati nei paragrafi successivi della presente nota integrativa.

Il seguente bilancio è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile.

Il Bilancio è redatto in unità di euro, senza cifre decimali, ad eccezione della nota integrativa redatta in migliaia di euro.

Non si è proceduto al raggruppamento di voci nello stato patrimoniale e nel conto economico. Non vi sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci del prescritto schema di bilancio.

Nella redazione dei dati di raffronto relativi all'esercizio 2001, ultimo bilancio redatto in lire, si è proceduto alla loro conversione in euro.

2) Criteri di valutazione applicati

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione e sono esposte al netto degli ammortamenti. Il costo delle immobilizzazioni la cui utilizzazione è limitata nel tempo è sistematicamente ammortizzata in ogni esercizio in relazione alla sua residua possibilità di utilizzazione. L'immobilizzazione che, alla data della chiusura dell'esercizio, risulti durevolmente di valore inferiore a quello determinato, secondo i criteri sopra indicati, viene iscritta a tale minor valore. Ove richiesto dalla normativa in vigore i costi aventi utilità pluriennale sono iscritti all'attivo con il consenso 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 e sono esposte al netto dei relativi fondi di ammortamento.

I costi delle manutenzioni di carattere straordinario, che comportano un incremento del valore dei relativi beni o un prolungamento della loro vita utile, sono iscritti in aumento delle corrispondenti voci delle immobilizzazioni. I costi di manutenzione straordinaria non incrementativi e quelli di carattere ordinario gravano invece sul conto economico.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali vengono calcolati sulla base di piani di ammortamento, determinati all'atto dell'entrata in funzione dei beni, con aliquote costanti. Le aliquote di ammortamento, basate sulla durata della vita utile economica dei beni, determinata sulla base del deperimento tecnico-economico, tengono conto delle aliquote indicate dai principi guida emanati da Eurocontrol e risultano non superiori ai coefficienti previsti dalla normativa fiscale per settori di attività complementari che utilizzano impianti ed apparecchiature analoghe.

L'inizio dell'ammortamento avviene nel momento in cui il bene inizia a partecipare al processo produttivo. Nel primo anno di utilizzo l'aliquota viene ridotta del 50%.

Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo di acquisto o di sottoscrizione rettificato, nel rispetto del principio della prudenza, per perdite durevoli di valore. Il valore delle partecipazioni in società controllate è confrontato con il valore determinato secondo il criterio del patrimonio netto. Se quest'ultimo risultasse inferiore al costo d'acquisto la partecipazione verrebbe svalutata.

Crediti e debiti

I crediti sono iscritti in base al valore di presumibile realizzo. Tale valore tiene conto dei rischi di possibile insolvenza dei debitori.

I debiti sono iscritti al valore nominale.

I crediti sono denominati in euro, sin dalla loro origine senza, quindi, la necessità di effettuare adeguamenti dei saldi per tener conto di eventuali variazioni dei rapporti di cambio tra valute. I debiti in valuta sono rilevati al cambio in vigore al momento della contabilizzazione. A fine esercizio il saldo contabile viene confrontato con il saldo derivante dalla conversione al cambio di fine anno.

Rimanenze

Le rimanenze sono costituite essenzialmente da parti di ricambio, di natura specifica, relativa agli impianti ed alle apparecchiature di controllo del volo e sono valutate, per i beni che hanno avuto acquisti nell'esercizio, al costo medio dell'anno, mentre, per i beni che non sono stati acquistati negli ultimi dodici mesi, con il criterio dell'ultimo costo sostenuto.

Le parti di ricambio il cui costo è di importo modesto (fino a euro 516,46) vengono spesate nell'esercizio e non incluse nelle rimanenze. Le parti di ricambio di valore rilevante che nel bilancio al 31/12/2001 erano state considerate provvisoriamente capitalizzate tra le immobilizzazioni in corso, sulla base della previsione di una bassa frequenza di utilizzo, sono state quest'anno riclassificate nelle rimanenze e non più tra le immobilizzazioni in quanto si è riscontrato un ciclo di vita utile assimilabile alle parti di ricambio ordinarie.

Le parti di ricambio non più utilizzabili sono svalutate mediante l'appostazione di un fondo svalutazione magazzino.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi ed oneri fronteggiano passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, per le quali non sono determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli accantonamenti sono quantificati sulla base di stime che tengono conto di tutti gli elementi a disposizione.

Imposte correnti d'esercizio e Fondo per imposte differite

Le imposte correnti sono accantonate sulla base delle norme vigenti e rappresentano il debito corrente verso l'Erario. Le imposte differite sono esposte per effetto delle differenze tra normativa civilistica e fiscale e saranno liquidate in un diverso periodo d'imposta.

Trattamento fine rapporto

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto nel rispetto di quanto previsto dal Codice Civile e dal contratto collettivo nazionale di categoria e corrisponde all'effettivo impegno della Società nei confronti del proprio personale alla data di chiusura del bilancio.

Ratei e risconti

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi comuni a più esercizi la cui entità varia in funzione del tempo e la cui competenza economica non ha coinciso con la manifestazione numeraria.

Costi e ricavi

I costi ed i ricavi sono determinati in base al principio della competenza economica rettificati per effetto del meccanismo di "Balance Eurocontrol".

Conti d'ordine

I conti d'ordine evidenziano accadimenti gestionali che, pur non influenzando quantitativamente il Patrimonio o il risultato economico al momento della loro iscrizione, possono, pur tuttavia, produrre effetti in tempo successivo; includono rischi, garanzie, impegni ed evidenza di beni di proprietà presso terzi.

3) Commento alle voci di Stato Patrimoniale

ATTIVO

B) IMMOBILIZZAZIONI

B.I - Immobilizzazioni immateriali

Relativamente al programma di realizzazione del sistema di navigazione satellitare GNSS2 (Galileo), per i mutati orientamenti in sede comunitaria, non è stata più prevista la partecipazione di ENAV alla prosecuzione ed alla gestione del suddetto. Conseguentemente, nel corso dell'esercizio le immobilizzazioni immateriali di ricerca e sviluppo, correlate a tale programma, esposte tra le immobilizzazioni in corso, sono state completamente spesate (importi in migliaia di euro):

Descrizione	31.12.01	Incrementi	Decrementi	Svalutazioni	31.12.02
1) ampliamento	0				0
2) Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	0				0
3) diritti utilizzo opere dell'ingegno	0				0
4) Concessione licenze marchi e diritti simili	0				0
5) Avviamento	0				0
6) Immobilizzazioni in corso ed acconti GNSS	6.948			(6.948)	0
Totale	6.948	0	0	(6.948)	0

B.II - Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2002 ammontano a migliaia di euro 803.360 al netto dei fondi ammortamento, pari a migliaia di euro 538.309. Dette immobilizzazioni sono costituite da fabbricati, impianti e macchinari ed altri beni. I fabbricati includono torri di controllo, centri regionali per l'assistenza in rotta ed uffici direzionali; mentre gli impianti e apparati si riferiscono ad apparati radar di avvicinamento, di rotta e di superficie, a diverse tipologie di radioassistenze, a sistemi di guida all'atterraggio, ad aiuti visivi e luminosi, al sistema di radiomisure, nonché alle telecomunicazioni fissi e mobili. Gli altri beni sono costituiti da automezzi, arredi e macchine d'ufficio. La movimentazione delle immobilizzazioni materiali e dei relativi fondi di ammortamento è la seguente (in migliaia di euro):

Categoria	31.12.01	incrementi	decrementi	svalutazioni	riclassifiche	31.12.02
Terreni e fabbricati	101.321	513			25.798	127.632
Impianti e macchinari	609.150	3.308			373.361	985.819
Altri beni	8.081	1.724				9.805
Immobilizzazioni in corso e acconti	456.480	196.400	(19.329)	(15.979)	(399.159)	218.413
Saldi al 31.12.02	1.175.032	201.945	(19.329)	(15.979)	0	1.341.669

Fondo ammortamento

Categoria	31.12.01	incrementi	decrementi	svalutazioni	riclassifiche	31.12.02
Terreni e fabbricati	34.347	4.773				39.120
Impianti e macchinari	427.017	63.541				490.558
Altri beni	7.085	1.546				8.631
Immobilizzazioni in corso e acconti						0
Saldi al 31.12.02	468.449	69.860	0	0	0	538.309

Valori netto

Categoria	31.12.01	incrementi	decrementi	svalutazioni	riclassifiche	31.12.02
Terreni e fabbricati	66.974	513	(4.773)	0	25.798	88.512
Impianti e macchinari	182.133	3.308	(63.541)	0	373.361	495.261
Altri beni	996	1.724	(1.546)	0	0	1.174
Immobilizzazioni in corso e acconti	456.480	196.400	(19.329)	(15.979)	(399.159)	218.413
Saldi al 31.12.02	706.583	201.945	(89.189)	(15.979)	0	803.360

Relativamente ai fabbricati, l'incremento dell'anno è pari a migliaia di euro 513 a cui si aggiungono migliaia di euro 25.798 di opere completate nell'esercizio e, quindi, riclassificate dalle immobilizzazioni in corso.

Riguardo agli impianti e macchinari, l'incremento relativo a progetti iniziati ed ultimati nell'esercizio, è pari a migliaia di euro 3.308, mentre in funzione del completamento di progetti già iniziati in precedenti esercizi, è stata effettuata una riclassifica dalle immobilizzazioni in corso, pari a migliaia di euro 373.361. Per quanto riguarda gli altri beni si è registrato unicamente un incremento pari a migliaia di euro 1.724 relativo ad acquisti di beni effettuati nel corso dell'esercizio.

Riguardo alle immobilizzazioni in corso, gli incrementi registrati, pari a migliaia di euro 196.400, rappresentano le nuove opere avviate nel corso dell'esercizio e non ancora completate; i decrementi, pari a migliaia di euro 19.329, sono inerenti, per migliaia di euro 4.018, alla rettifica del saldo iniziale, derivante dalla conversione dei dati finanziari 2000, cui ha corrisposto il decremento, per pari importo, delle fatture da ricevere; per la rimanente parte, pari a migliaia di euro 15.311 sono dovuti alla riallocazione delle parti di ricambio provvisoriamente inserite, nello scorso esercizio, tra le immobilizzazioni, alla voce rimanenze di magazzino, in aderenza al nuovo principio di classificazione definito per il 2002.

In relazione ad un nuovo orientamento, circa la sussistenza dei requisiti di capitalizzazione delle spese di ricerca e sviluppo ed in funzione dell'affidamento ad ASI del progetto Galileo, come meglio specificato nel commento alla svalutazioni, si è ritenuto opportuno svalutare il valore delle immobilizzazioni materiali, per un importo pari a migliaia di euro 15.979, correlate a progetti che rivestono tale natura.

Nel corso dell'esercizio si è, inoltre, meglio definito lo schema di classificazione degli investimenti, al fine di allinearlo a quello recentemente definito da Eurocontrol, adeguandone, conseguentemente, la stima della vita utile residua.

Sono, invece, ancora in corso le complesse procedure di valorizzazione dei cespiti di natura demaniale, precedentemente pertinenti ad altre Amministrazioni, identificati nell'Allegato F del D.M. 14 novembre 2000, pubblicato su G.U. n. 174 del 28/7/2001. Concluse tali attività, i cespiti, attualmente evidenziati nei conti d'ordine, saranno iscritti nell'attivo con

in contropartita un componente del patrimonio netto della Società senza ulteriori aggravi per oneri di natura fiscale.

B.III - Immobilizzazioni finanziarie

Il valore delle immobilizzazioni finanziarie al 31 dicembre 2002 è pari a migliaia di euro 723, con un incremento netto di migliaia di euro 352 rispetto al saldo iniziale.

La movimentazione della voce partecipazioni è riportata in dettaglio nella sottostante tabella (in migliaia di euro):

Partecipate	31.12.01	Incrementi	Decrementi	31.12.02
Controllate:				
SICTA	103	602	-	705
Collegate:				
Italflight	250	-	250	-
Altre:				
ESSP GEIE	18	-	-	18
	371	**602**	**250**	**723**

L'incremento è costituito dall'aumento della partecipazione nel consorzio SICTA -Sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo, che realizza progetti di ricerca nell'ambito dei sistemi relativi ai servizi del traffico aereo, alla meteorologia ed al monitoraggio del territorio e dell'ambiente- la cui quota di possesso è passata dal 20% al 60% del fondo consortile per effetto di un aumento di capitale del consorzio riservato ad ENAV. Si è quindi provveduto, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2001, a riclassificare la partecipazione tra le società controllate.

Il decremento è invece derivato dalla alienazione nel corso del 2002 della partecipazione nella Italflight S.p.A al valore di euro 1, fatto che ha determinato una perdita di migliaia di euro 250, iscritta alla voce oneri straordinari del conto economico.

La quota di partecipazione all' European Satellite Services Provider, pari a migliaia di euro 18., è diminuita percentualmente, rispetto all'esercizio precedente, a seguito dell'ingresso della DNA francese.

L'ESSP è un gruppo europeo di interesse economico (GEIE), con un fondo costituito dai versamenti degli associati pari a migliaia di euro 100, che ha come obiettivo la gestione operativa di Egnos e la commercializzazione del segnale (EGNOS Signal In Space).

Di seguito riportiamo i principali dati al 31 dicembre 2002 riferiti agli Enti partecipati: (valori in euro)

	SICTA		ESSP	
Sede:	Capodichino (NA)		Brusselles (BE)	
Fondo consortile	Euro	1.032.914	Euro	100.000
Patrimonio netto contabile al 31/12/2002	Euro	1.305.124	Euro	100.000
Utile al 31/12/2002	Euro	101.907		0
Entità della partecipazione ENAV		60,00 %		18,18 %
Patrimonio netto contabile pro-quota	Euro	783.074	Euro	18.182
Valore in bilancio al 31.12.02	Euro	704.900	Euro	18.182

I rapporti economici intercorsi con SICTA ed ESSP sono così riconducibili (migliaia di euro):

Descrizione	**SICTA**	**ESSP**	**Totale**
Ricavi:			
- Personale distaccato	158	87	245
Costi:			
- Addebiti per servizi ricevuti	609	-	609
- Contributi per ricerca e sviluppo		150	150

I rapporti patrimoniali intercorsi con SICTA ed ESSP nel corso dell'esercizio sono riepilogabili come segue (migliaia di euro):

	SICTA		
Descrizione	**Crediti**	**Debiti**	**Totale**
Saldo iniziali	57	(546)	(489)
Fatture emesse per personale distaccato	159	0	159
Fatture ricevute per servizi		(731)	(731)
Quota parte del finanziamento alla ricerca sul progetto "Gate to Gate"		(191)	(191)
(Incassi)Versamenti		1.764	1.764
Sottoscrizione aumento Capitale Sociale		(602)	(602)
Saldo Finale	216	(306)	(90)

	ESSP		
Descrizione	**Crediti**	**Debiti**	**Totale**
Saldo iniziali	0	0	0
Fatture emesse per personale distaccato	87		87
Contributi per ricerca e sviluppo		(150)	(150)
(Incassi)Versamenti	(87)	114	27
Saldo Finale	0	(36)	(36)

C) ATTIVO CIRCOLANTE

C.I - Rimanenze

Le rimanenze, composte da parti di ricambio, ammontano complessivamente, al 31 Dicembre 2002, a migliaia di euro 37.540 e comprendono tutte le scorte il cui costo è superiore a euro 516,46.

Come già esposto nei commenti relativi alle immobilizzazioni materiali, sono state incluse tra le rimanenze di magazzino, per un importo pari a migliaia di euro 15.311, parti di ricambio di costo unitario superiore a euro 5.164,6 che erano state capitalizzate, al 31.12.2001, tra le immobilizzazioni in corso ma che, alla luce del ciclo di vita utile assimilabile a quello delle parti di ricambio ordinarie, sono state considerate come rimanenze.

La movimentazione delle rimanenze di magazzino per l'esercizio è la seguente (migliaia di euro):

Descrizione	31.12.01	Incrementi	Altre variazioni	31.12.02
Magazzino fiduciario	17.102	15.311	4.800	37.213
AVL/Radiomisure	373	-	572	945
Svalutazioni di magazzino	-	0	(618)	(618)
Magazzino netto	**17.475**	**15.311**	**4.754**	**37.540**

Nel corso dell'esercizio è stata attivata, nell'ambito del progetto aziendale di informatizzazione integrato, una nuova procedura di valorizzazione delle giacenze e di monitoraggio delle movimentazioni di magazzino generate da Vitrociset e importate, con cadenza settimanale, negli archivi aziendali.

Le altre variazioni sono costituite dalla maggiore consistenza delle rimanenze di fine esercizio rispetto al precedente per migliaia di euro 5.372 e dalle svalutazioni delle parti di ricambio non più utilizzabili, per migliaia di euro 618.

C.II -Crediti

Crediti verso clienti

I crediti commerciali al 31 dicembre 2002 sono così costituiti (migliaia di euro):

Descrizione	31.12.02	31.12.01	Variazioni
Crediti v/s Eurocontrol	97.614	90.920	6.694
Crediti v/s Ministero dell'Econ.e Finanze	106.242	15.002	91.240
Crediti v/s Ministero degli Interni	481	0	481
Altri crediti commerciali	4.627	7.002	(2.375)
Crediti in sofferenza	7.600	80.444	(72.844)
Fatture da emettere	3	31.704	(31.701)
Totale crediti verso clienti	216.567	225.072	(8.505)
Fondo svalutazione crediti	(33.519)	(80.444)	46.925
Esposizione commerciale netta	183.048	144.628	38.420

I crediti sono tutti con scadenza inferiore a 12 mesi.

Il credito v/s Eurocontrol, è essenzialmente costituito dai corrispettivi per servizi di rotta e di terminale fatturati e non ancora incassati al termine dell'esercizio. Il credito, al netto del correlato fondo svalutazione, è riferibile ai corrispettivi relativi all'ultimo trimestre dell'esercizio.

Il credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a migliaia di euro 106.242, è relativo ai servizi di assistenza ai voli effettuati da aeromobili il cui onere di servizio, ex lege, è assunto direttamente dal Ministero per le loro caratteristiche o natura (voli di stato e aeromobili di stato, voli umanitari) e alle contribuzioni relative alle agevolazioni ai vettori per servizi di terminale nazionale e agli aeroporti minori.

Il credito nei confronti del Ministero degli Interni (migliaia di euro 481) è relativo ai servizi di assistenza al volo ad aeromobili in uso alla Polizia di Stato, alla Guardia di Finanza ed altri organi riconducibili al Ministero.

Gli altri crediti commerciali derivano dalla fatturazione degli altri servizi minori erogati dalla società.

L'importo dei crediti in sofferenza, pari a migliaia di migliaia di euro 7.600, è costituito dall'ammontare residuo dei crediti sorti antecedentemente alla gestione Eurocontrol per i servizi di rotta e di terminale. Al 31 dicembre 2001 l'ammontare di tali crediti e del correlato fondo rettificativo, di pari importo (migliaia di euro 80.444), è stato ridotto a seguito dello stralcio di quelli per i quali le azioni di recupero hanno dato esito negativo.

L'importo dei crediti ritenuti definitivamente irrecuperabili è stato stralciato mediante l'utilizzo del fondo svalutazione crediti precedentemente stanziato.

Il fondo svalutazione crediti, pari a migliaia di euro 33.519, copre tutte le possibili perdite che si potrebbero verificare sui crediti di natura commerciale, la sua movimentazione nell'esercizio è come segue (migliaia di lire):

Descrizione	31.12.01	Altre Variazioni	Utilizzi	Accanto-namenti	31.12.02
Crediti in sofferenza	80.444	0	(72.844)	0	7.600
Eurocontrol per sorvolo	0	20.590	(103)	2.436	22.923
Eurocontrol per terminale	0	2.325	0	671	2.996
Totale fondo	80.444	22.915	(72.947)	3.107	33.519

Crediti verso controllate

Il credito verso la controllata SICTA, al 31dicembre 2002, risulta pari a migliaia di euro 216. Per maggiori dettagli e informazioni si rimanda al paragrafo relativo alle immobilizzazioni finanziarie.

Crediti verso altri

I crediti verso altri al termine dell'esercizio sono pari a migliaia di euro 225.557, in dettaglio (migliaia di euro):

Descrizione	31.12.02	31.12.01	Variazioni
Crediti v/s Erario per accordo transattivo	92.500	0	92.500
Crediti v/s Erario per IVA	91.788	40.512	51.276
Crediti v/s Erario per acconti imposte dirette	27.955	0	27.955
Crediti v/s INPDAP	7.371	23.241	(15.870)
Crediti v/s Amministrazione Difesa	4.819	4.297	522
Depositi cauzionali	221	217	4
Altri crediti	903	2.770	(1.867)
Totale crediti verso clienti	225.557	71.037	154.520

I crediti verso altri sono relativi a:

- per migliaia di euro 92.500 quale credito nei confronti dell' Erario derivante dall'accordo transattivo con l'Agenzia delle Entrate, conclusosi il 27 Dicembre 2002, per il riconoscimento del credito IVA sugli esercizi pregressi, maturato a tutto il 31 dicembre 2000, di cui il giorno 1 luglio 2003 verrà incassata una rata pari a migliaia di euro 23.125 e nei tre esercizi successivi la parte rimanente, pari a migliaia di euro 69.375. Per maggiori informazioni si veda il commento in relazione sulla gestione;
- per migliaia di euro 91.788 al credito nei confronti dell'ERARIO per IVA maturata negli esercizi 2001 e 2002;
- per migliaia di euro 27.955 per crediti generatisi dal pagamento degli acconti IRPEG/IRAP;
- per migliaia di euro 7.371 derivante dal residuo credito nei confronti dell'INPDAP per le quote di TFS maturate dal personale che ha optato per il T.F.R.;
- per migliaia di euro 4.819 a crediti nei confronti dell'Amministrazione Difesa per interventi effettuati presso i CRAV,da ENAV, in nome e per conto di AMI,, relativi al servizio SCC/AM (Servizio Coordinamento e Controllo Aeronautica Militare);
- per migliaia di euro 221 relativi a depositi cauzionali;
- per migliaia di euro 903, sostanzialmente a rimborsi assicurativi e a rimborsi da società di gestione aeroportuale; per la parte minimale residua a crediti verso diversi.

Crediti per balance Eurocontrol

Si veda in merito il paragrafo relativo nella presente nota integrativa.

C.IV - Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide al 31 Dicembre 2002 sono pari a migliaia di euro 511.542 ripartite fra il conto infruttifero presso la Tesoreria centrale (446.460 migliaia di euro) ed i conti correnti bancari (migliaia di euro 65.082) aperti nel corso del 2002 e gestiti direttamente.

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Il saldo dei risconti attivi al 31 dicembre 2002, pari a migliaia di euro 357, è relativo ai risconti di premi assicurativi e di canoni di locazione.

In dettaglio (migliaia di euro):

Descrizione	31.12.02	31.12.01	Variazioni
Risconti attivi:			
Su premi assicurativi	321	96	225
Su locazioni	36	26	10
Su Canoni e abbonamenti	0	521	(521)
Totale	357	643	(286)

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

I movimenti del patrimonio netto per l'esercizio sono di seguito riepilogati (migliaia di euro):

Descrizione	Capitale sociale	Riserva ex lege 292/93	Riserva straordinaria	Riserva da Crediti (l.289/02)	Riserva contributi in conto capitale	Utili (Perdite) eserc. prec.	Utile (Perdita) d'esercizio	Totale
	AI	AVII	AVII	AVII	AVII	AVIII	AIX	
Saldi al 31.12.01	1.121.744	36.613	226	0	81.679	(45.413)	5.618	1.200.467
Contributi in conto capitale ricevuti nell'esercizio					53.712			53.712
Imposte relative ai contributi ricevuti nell'esercizio					(16.436)			(16.436)
Rimborso contributi GNSS					(67.139)			(67.139)
Destinazione Utile esercizio precedente						5.618	(5.618)	0
Definizione e regolarizzazione crediti IVA anni precedenti				82.697				82.697
Utile (Perdita) dell'esercizio							12.371	12.371
Saldi al 31.12.02	1.121.744	36.613	226	82.697	51.816	(39.795)	12.371	1.265.672

Capitale Sociale

Il Capitale sociale ammonta a migliaia di euro 1.121.744 ed è composto da numero 1.121.744.385 azioni ordinarie del valore nominale di 1 Euro sottoscritto interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Il capitale sociale è stato costituito in base al D.M. 704894 del 22/12/2000 del Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, nel rispetto dei limiti di patrimonio netto definiti dal decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 804502 del 7/12/2001.

Altre Riserve sono costituite da:

-Riserva ex-lege 292/93

Tale riserva (migliaia di euro 36.613) è stata destinataria del surplus di patrimonio netto definitivamente accertato rispetto al patrimonio provvisorio secondo il disposto del decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 7 dicembre 2001.

-Riserva straordinaria

La voce si è costituita riclassificando in questa riserva il maggior valore residuo (migliaia di euro 226) tra il patrimonio dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo al 31 dicembre 1999, valore di base considerato dal Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica per la determinazione del Capitale iniziale della ENAV SpA al 1° gennaio 2001, ed il Capitale definito per decreto in data 22 dicembre 2000.

-Riserva da definizione crediti tributari regolarizzati (L.289/02)

In conformità a quanto previsto dalla circolare 12 E dell'Agenzia delle Entrate del 21 Febbraio 2003, esplicativa delle disposizioni in materia di sanatoria fiscale di cui alla Legge 289/02, è stata contabilizzata in questa riserva la contropartita dell'adeguamento dei crediti tributari per IVA relativi ai periodi fino al 31/12/2000, definiti con accordo transattivo firmato il 27 dicembre 2002 (migliaia di euro 92.500). Tale riserva così costituita è stata ridotta per effetto della contabilizzazione della relativa imposta sostituiva per migliaia di euro 5.550 e per effetto dell'attualizzazione del credito che l'ha generata per migliaia di euro 4.253.

-Riserva contributi in conto capitale

La voce riflette la quota residuale di contributi in conto capitale erogati dallo Stato nel periodo 1996-2002 (migliaia di euro 51.816), esposti al netto delle imposte differite, computate nella misura del 39,25% dell'ammontare del contributo da tassare. Il contributo

ricevuto nel corso del precedente esercizio, pari a migliaia di euro 67.139, erogato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, in relazione allo sviluppo del sistema satellitare Galileo è stato stornato e allocato nella voce "altri debiti", in considerazione della sua prevista restituzione, non essendo più contemplata, per i mutati orientamenti in sede comunitaria, la partecipazione di ENAV al progetto.

B) FONDI PER RISCHI E ONERI

La voce raggruppa i seguenti fondi (in migliaia di euro):

Descrizione	31.12.01	Incrementi	Decrementi	31.12.02
Fondo imposte differite	54.458	16.436	(22.456)	48.438
Fondo imposte per ICI	258		(188)	70
Totale	54.716	16.436	(22.644)	48.508
Fondo rischi per contenzioso con il personale	23.139	0	(136)	23.003
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	2.841	0	0	2.841
Fondo rischi per oneri diversi	3.099	0	0	3.099
Totale altri fondi	29.079	0	(136)	28.943
Totale Fondi	83.795	16.436	(22.780)	77.451

Fondo imposte differite

Il fondo imposte differite è stato calcolato al fine di tener conto del carico fiscale gravante sui contributi in conto capitale stanziati fino al 31dicembre 2002 per i quali la società, in ottemperanza all'art. 55 DPR 917/86, ha proceduto alla tassazione in quote costanti nell'esercizio in cui sono stati incassati e nei quattro successivi. La movimentazione in diminuzione del fondo, pari a migliaia di euro 22.456, deriva da una rettifica (migliaia di euro 1.374) dettata dall'adeguamento del fondo alle aliquote programmate decrescenti e dall'utilizzo della quota 2002 (migliaia di euro 21.081).

La movimentazione in aumento (migliaia di euro 16.436) riflette l'ammontare delle imposte differite gravanti sulla quota di trasferimenti erogata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, nel 2002, pari a migliaia di euro 53.712.

Fondo imposte per ICI

Tale fondo, costituito nell'esercizio 2001, si è movimentato nel corso dell'esercizio (migliaia di euro 188) per effetto del pagamento dell'ICI 2001.

Fondo rischi per contenzioso con il personale

L'Ente presenta un contenzioso con il personale dovuto a ricorsi per riconoscimento di funzioni superiori, richiesta di annullamenti di concorsi, richiesta di reintegri di posti di lavoro, ecc.. Nell'esercizio 2002 l'importo accantonato risulta decurtato dell'ammontare dei ricorsi definiti.

Fondo rischi per altri contenziosi in essere

E' stato costituito nell'esercizio precedente a fronte delle passività che potrebbero emergere dalla definizione del potenziale contenzioso civile attivato dai componenti il precedente organo amministrativo e dai consulenti esterni ad essi collegati. Nessuna movimentazione si è verificata nel corso dell'esercizio.

Fondo rischi per oneri diversi

Il fondo è stato appostato in bilancio 2001 a fronte di presumibili oneri che emergeranno dall'attività, attualmente in corso, di accatastamento e frazionamento degli immobili societari. Nessuna movimentazione si è verificata nel corso dell'esercizio.

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO.

Il trattamento di fine rapporto ha evidenziato nel corso dell'esercizio la seguente movimentazione (importi in migliaia di euro):

Descrizione	2002	2001
Saldi iniziali	33.300	5.005
Quota T.F.S.	0	23.241
Accantonamenti	6.116	5.054
Pagamenti effettuati	(3.028)	0
Saldi finali	36.388	33.300

L'incremento registrato nel corso dell'esercizio è relativo alla stima dell'accantonamento del TFR effettuato per il personale assunto con contratto a tempo indeterminato, comprensivo di rivalutazione.

Il saldo finale tiene conto anche della somma maturata come T.F.S., ed accumulata presso l'INPDAP, dal personale assunto prima del 1996, che ha optato per il passaggio al T.F.R..

I decrementi derivano, per migliaia di euro 2.992, da anticipi erogati nell'anno, e, per migliaia di euro 36, dal versamento dell'imposta sostitutiva.

D) DEBITI

L'aggregato dei debiti esposto in bilancio evidenzia un valore complessivo pari a migliaia di euro 385.957. Il dettaglio del saldo è il seguente (in migliaia di euro):

	Descrizione	31.12.02	31.12.01	Variazioni
D 5	**Acconti:**			
	Anticipazioni Ministero Economia rotta	62.079	21.983	40.096
	Anticipazioni Ministero Economia terminale	4.723	0	4.723
	Totale Acconti	66.802	21.983	44.819
D 6	**Fornitori:**			
	Debiti verso fornitori per fatture ricevute	93.071	46.262	46.809
	Debiti verso fornitori per fatture da ricevere	35.315	50.053	(14.738)
	Totale Fornitori	128.386	96.315	32.071
D 8	**Debiti verso controllate**	306	546	(240)
D 11	**Debiti tributari:**			
	Debiti verso erario c/ritenute lavoro dipendente	8.142	8.391	(249)
	Debiti verso erario c/ritenute altri redditi	0	26	(26)
	Debiti imposte e tasse	53.035	3.712	49.323
	Debiti verso Erario per IVA	0	1.349	(1.349)
	Totale debiti tributari	61.177	13.478	47.699
D 12	**Debiti verso enti previdenziali e assistenziali**	17.122	17.435	(313)
D 13	**Debiti verso dipendenti**	29.772	34.133	(4.361)
D 14	**Altri debiti**			
	GNSS	67.139	0	67.139
	Depositi cauzionali	116	114	2
	Debiti diversi	2.167	3.781	(1.614)
	Totale altri debiti	69.422	3.895	65.527
D 15	**Balance Eurocontrol**	12.970	56.020	(43.050)
	Totale debiti	385.957	243.805	142.152

I debiti hanno tutti scadenza inferiore a 12 mesi ad eccezione dei debiti balance Eurocontrol che è interamente oltre i dodici mesi. Nel dettaglio:

- Gli acconti, pari a migliaia di euro 66.802, ex art. 7 legge 575/95, riguardano il debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze relativo agli incassi ricevuti da Eurocontrol per prestazioni rese dall'Aeronautica Militare Italiana. Tali somme, costituite per migliaia di euro 21.983 dall'eccedenza delle quote relative al 2001 e per migliaia di euro 40.096 dall'importo relativo al 2002, in aderenza al decreto

Ministeriale del 5 Maggio 1997, sono considerate anticipazioni da conguagliare con il credito derivante dai corrispettivi e le contribuzioni che il Ministero dell'Economia e delle Finanze riconosce alla Società in relazione agli oneri sostenuti per servizi resi in regime di esenzione tariffaria e per il servizio correlato agli aeroporti minori.

- il debito verso fornitori, pari a migliaia di euro 128.386, è riferibile in misura maggiore ad investimenti in corso di avanzata realizzazione, a canoni di manutenzione, servizi per vigilanza e pulizia, etc. ; la parte relativa a fatture da ricevere (migliaia di euro 35.315) deriva dalle ricezioni di fatture avvenute nell'esercizio 2003 ma relative, per competenza, all'esercizio 2002.

- il debito verso il consorzio SICTA, pari a migliaia di euro 306, deriva, per migliaia di euro 191, dalla quota di finanziamento alla ricerca erogato dalla UE, ricevuto da ENAV, ma di competenza di SICTA, nell'ambito del progetto "Gate to Gate" e per migliaia di euro 115 dall'assistenza operativa fornita nel progetto I.T.I. Italian Interface, per maggiori dettagli e informazioni si rimanda al paragrafo relativo alle immobilizzazioni finanziarie;

- il valore dei debiti tributari è relativo, per migliaia di euro 8.142 alle ritenute effettuate sulle competenze del mese di dicembre 2002, relative al personale dipendente, versate nel mese di gennaio 2003; per migliaia di euro 5.625 al debito derivante dalla definizione automatica ex lege 289/02 dell'IRPEG, dell'IRAP e dell'IVA, fino al 31 dicembre 2001; per migliaia di euro 5.550 relativamente all'imposta sostitutiva, pari al 6% dell'importo oggetto della regolarizzazione contabile, di cui all'art. 14 co. 5 della richiamata L. 289/02; per migliaia di euro 41.861 al debito per le imposte IRPEG ed IRAP dell'esercizio.

- il debito verso Enti Previdenziali ed Assistenziali, pari a migliaia di euro 17.122, costituito dagli oneri sociali calcolati sulle competenze liquidate al personale di ruolo per il mese di dicembre (migliaia di euro 10.661) e dalla quota di oneri relativi agli accantonamenti effettuati per competenza in base alle disposizioni di Legge e del CCNL (migliaia di euro 6.461);

- il debito verso il personale, pari a migliaia di euro 29.772, rappresenta le competenze, da corrispondere ai dipendenti, per ferie, permessi e premi maturati, oltre agli straordinari, alle indennità di turno, alla reperibilità, alle missioni nazionali ed internazionali ed altre spese varie, relative al solo mese di dicembre.
- il valore degli altri debiti (migliaia di euro 69.422) è costituito, per migliaia di euro 67.139 dal rimborso al Ministero dell'Economia e delle Finanze, di contributi ricevuti in precedenza in relazione al programma di navigazione satellitare Galileo; per migliaia di euro 2.167 da debiti diversi prevalentemente attribuibili alla previdenza integrativa, a pignoramenti di quote degli emolumenti del personale e ad altri debiti verso diversi; per migliaia di euro 116, da depositi cauzionali.
- relativamente al balance Eurocontrol si rimanda allo specifico paragrafo.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti sono così composti (migliaia di euro):

Descrizione	31.12.02	31.12.01	Variazioni
Risconti passivi:			
Contributi su specifici investimenti	11.314	0	11.314
Interessi di attualizzazione credito transato	4.253	0	4.253
Totale ratei e risconti	15.567	0	15.567

I ratei e risconti sono costituiti:

- dal risconto dei contributi di co-finanziamento F.E.S.R. e P.O.N.-Trasporti finalizzati ad investimenti negli aeroporti del sud. La sospensione del ricavo si è resa necessaria in quanto i relativi e specifici progetti finanziati non sono ancora stati ultimati o non sono ancora entrati in funzione. L'ammontare riscontato parteciperà alla determinazione del risultato economico negli esercizi futuri in misura proporzionale agli ammortamenti effettuati;

- dal risconto degli interessi di attualizzazione calcolati sul credito transato, il cui rimborso è stato concordato in quattro rate di pari importo scadenti il giorno 1 luglio 2003, 2004, 2005, e 2006. Questi interessi parteciperanno per competenza ai conti economici dei prossimi esercizi.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine esprimono il valore degli impegni di natura contrattuale, dei beni di proprietà ENAV presso terzi, degli immobili trasferiti ad ENAV in forza del decreto ministeriale del 14/11/2000 e delle fidejussioni,

Gli impegni di natura contrattuale si riferiscono al valore dei contratti stipulati e non ancora completati.

I beni di proprietà presso terzi riguardano le parti di ricambio gestite dalla società manutentrice degli impianti, che in parte si trovano depositate presso la stessa.

Gli immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000 pubblicato in G.U. n.174 del 28 luglio 2001 non hanno potuto essere ancora iscritti nell'attivo, in quanto devono essere individuati il singolo lotto di proprietà, l'indicazione catastale e la determinazione del valore. Sono, conseguentemente, indicati tra i conti d'ordine a valore simbolico.

Le fideiussioni sono relative a garanzie bancarie ricevute a fronte della corretta esecuzione di alcuni contratti di fornitura stipulati.

4) Conto Economico

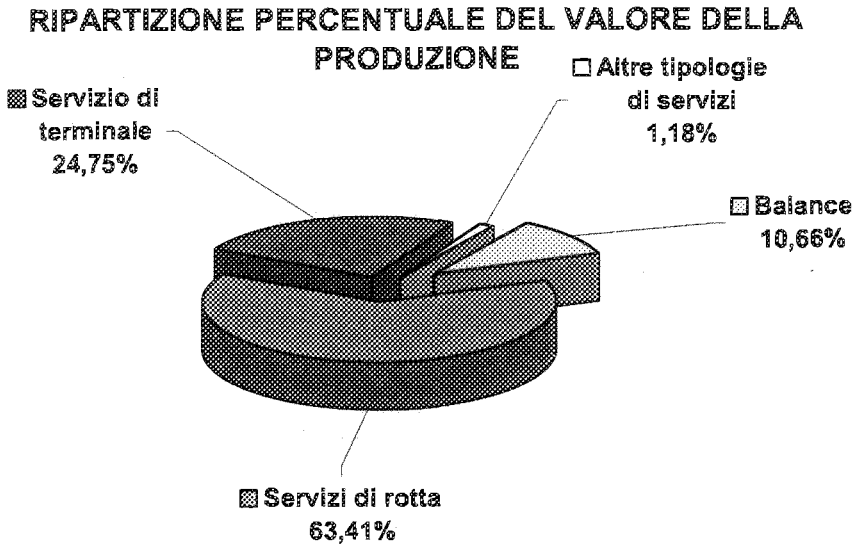
Di seguito vengono riportati i commenti relativi alle principali voci di conto economico, i cui valori al 31 dicembre 2002 sono confrontati con i corrispondenti dati del 2001.

A. - VALORE DELLA PRODUZIONE **migliaia di euro 592.120**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 499.816)

1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni: **migliaia di euro 587.987**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 476.446)



L'ammontare complessivo dei ricavi a tale titolo (pari a migliaia di euro 587.987) è costituito, per migliaia di euro 523.823, dal valore dei servizi effettivamente erogati nel periodo; per migliaia di euro 45.473 dall'accredito in conto economico del balance generatosi nell'anno 2000 e per migliaia di euro 18.692 del balance 2002 che avrà effetto sulla tariffa per l'anno 2004, il tutto ai fini di raggiungere, per i servizi di rotta, l'equilibrio economico previsto dalla convenzione Eurocontrol. La richiesta di erogazione dei servizi ha risentito della generale flessione dell'andamento economico attestandosi su una sostanziale invarianza rispetto ai dati 2001.

Nei servizi di rotta e di terminale sono inclusi i ricavi per servizi a favore di operatori ai quali lo Stato si sostituisce nel pagamento dei servizi di assistenza al volo rispettivamente

per migliaia di euro 26.761 e per migliaia di euro 23.341 nonché quelli relativi alla gestione degli aeroporti a basso traffico pari a migliaia di euro 56.668.

Relativamente agli altri servizi forniti si evidenziano, per migliaia di euro 1.481, le prestazioni di radiomisure, per migliaia di euro 783, le prestazioni ATS, per migliaia di euro 210, i servizi di informazione aeronautica, per migliaia di euro 197, i servizi formativi e per migliaia di euro 187, le altre tipologie di servizi.

5. Altri ricavi e proventi **migliaia di euro 4.133**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 23.370)

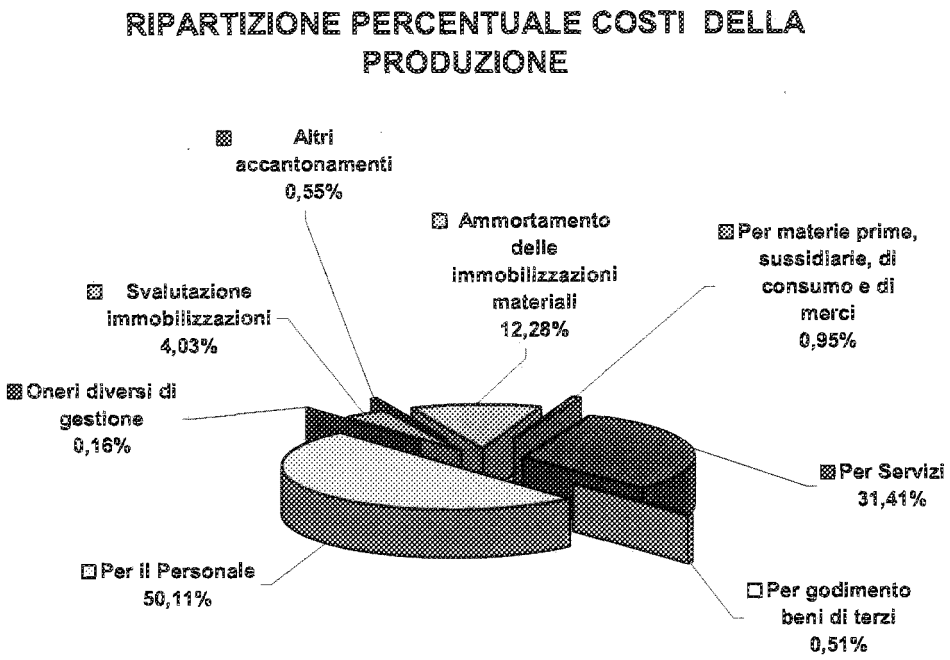
Gli altri ricavi e proventi sono riferiti, prevalentemente, a recuperi e rimborsi diversi per migliaia di euro 2.082, di cui migliaia di euro 1.000 relative alla estinzione del contratto con Italflight per lo svolgimento dell'attività di Radiomisure; all'utilizzo del fondo svalutazione crediti in relazione ad incassi di crediti in precedenza interamente svalutati per migliaia di euro 959 e a finanziamenti CEE per migliaia di euro 865, ricevuti per l'attività di ricerca nell'ambito dei progetti Mediterranean Free Flight (migliaia di euro 650), "Gate to Gate" (migliaia di euro 138), Egnos e Mephisto (migliaia di euro 77).

Nell'esercizio 2001 la voce Altri ricavi e proventi conteneva per migliaia di euro 19.391 l'utilizzo del fondo contenzioso con la Società manutentrice degli impianti.

B. Costi della produzione **migliaia di euro 568.895**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 491.580)

Nella tabella sottostante è rappresentata graficamente la ripartizione percentuale dei costi.



6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci migliaia di euro 10.136

(al 31.12.2001 migliaia di euro 4.733)

Tali costi riguardano gli acquisti di parti di ricambio (migliaia di euro 7.559) di cui quelle di importo inferiore a euro 516,46 (migliaia di euro 1.389) che vengono spesate nell'esercizio, sia che vengano utilizzate o meno, il materiale di consumo (migliaia di euro 1.588), nonché combustibili e materiali aeronautici.

7. Per servizi migliaia di euro 178.673

(al 31.12.2001 migliaia di euro 168.599)

Il costo relativo a tale aggregato risulta principalmente ascrivibile ai servizi di manutenzione degli apparati dislocati nei diversi impianti aeroportuali (migliaia di euro 88.483); alle prestazioni di Eurocontrol per coordinamento dei flussi di traffico, per attività di studi intesi all'ammodernamento e all'armonizzazione dei sistemi nazionali di controllo del traffico aereo, per attività di definizione di norme e regolamenti di settore, per la gestione della fatturazione e del relativo incasso dei servizi di rotta (migliaia di euro

30.075); ai servizi di telecomunicazione e trasmissione dati (migliaia di euro 11.654); alle prestazioni di ricerca e sviluppo (migliaia di euro 5.251) ed ad altri servizi tra cui: le spese di assistenza e aggiornamento software (migliaia di euro 4.709), servizi di vigilanza (migliaia di euro 4.280) ed i servizi assicurativi (migliaia di euro 2.532), oltre ad altri servizi di minore rilevanza.

8. Per godimento di beni di terzi **migliaia di euro 2.927**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 1.744)

Tali costi si riferiscono, principalmente, alla locazione di immobili ed agli oneri derivanti dall'imposizione di servitù di passaggio (migliaia di euro 1.669), al noleggio di materiale tecnico e ai canoni di leasing (migliaia di euro 1.258).

9. Per il Personale **migliaia di euro 285.095**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 253.815)

I costi 2002 relativi alla componente strutturale della retribuzione, ovvero stipendi, maggiorazioni per lavoro in turno, premio di produzione ed altri premi e relativi oneri previdenziali, risultano pari a migliaia di euro 184.127, con un incremento del 10,1% (6,1% al netto della variazione di organico) rispetto al corrispondente dato dell'esercizio 2001 (migliaia di euro 167.177). Tale incremento comprende, tra gli altri, accantonamenti finalizzati alla copertura dei costi connessi al rinnovo del C.C.N.L., alla revisione dell'ordinamento professionale ed alla conseguente ottimizzazione dell'impiego della forza lavoro, per un importo pari, complessivamente, a migliaia di euro 16.950.

Un incremento leggermente inferiore (9,75%) registrano gli oneri relativi alla componente accessoria della retribuzione (straordinario, reperibilità e missioni), che passano da migliaia di euro 19.640 a migliaia di euro 21.556.

L'organico medio passa dalle 3.280 unità del 2001 alle 3.416 unità del 2002 (+4,15%), mentre la presenza puntuale passa da 3.370 unità, al 31 dicembre 2001, a 3.397 unità, al 31 dicembre 2002 .

10. Ammortamenti e svalutazioni **migliaia di euro 95.894**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 58.604)

In questa voce risultano ricompresi gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali, per migliaia di euro 69.860, la svalutazione delle immobilizzazioni, per migliaia di euro 22.927 e le svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide, per migliaia di euro 3.107.

Gli ammortamenti vengono determinati sulla base della stima della vita utile economica dei cespiti. Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti (ridotte al 50% nel primo esercizio):

TABELLA DEI COEFFICIENTI DI AMMORTAMENTO

(Delibera n. 61 del 13.4.1989 del Consiglio di Amministrazione e Decreto del 23.12.1992 del Ministero delle Finanze fino al 31/12/2001. Ric adeguamento ai Principi Eurocontrol per il 2002).

	DESCRIZIONE	31-dic-02	31-dic-01
A) IMMOBILI:	1) Opere d'arte e fabbricati	4,00%	4,00%
	2) Costruzioni leggere (tettoie, fabbricati etc.)	10,00%	10,00%
B) APPARECCHIATURE ELETTRONICHE:	3) Macchine elettroniche ed elettromecc. e sist. telefonici elettronici	10,00%	20,00%
	4) Apparecchiature per elaborazione dati, compresi i computers	20,00%	20,00%
C) IMPIANTISTICA:	5) Impianti radiofonici	14,00%	12,50%
	6) Impianti di registrazione	14,00%	25,00%
	7) Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	14,00%	15,50%
	8) Centrali manuali ed elettromeccaniche	14,00%	8,00%
	9) Centrali ed impianti elettronici	14,00%	18,00%
	10) Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	10,00%	15,00%
	11) Impianti di alimentazione	9,00%	9,00%
D) AUTOMEZZI:	12) Autovetture, motoveicoli e simili (compresi automezzi attrezzati)	25,00%	25,00%
	13) Autoveicoli da trasporto	25,00%	20,00%
E) AEROMOBILI:	14) Velivoli aziendali	10,00%	12,00%
	15) Scorta strategica di dotazione velivoli	10,00%	14,00%
F) IMPIANTI DI PISTA:	16) Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	14,00%	31,50%
G) ARREDI:	17) Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	10,00%	12,00%
H) CESPITI VARI:	18) Attrezzatura varia e minuta	14,00%	25,00%

La variazione di alcune aliquote è determinata dall'adeguamento ai valori percentuali indicati da Eurocontrol che risultano, comunque, compatibili con i limiti fiscali; tale modifica ha comportato minori ammortamenti per migliaia di euro 7.305 rispetto a quanto sarebbe stato determinato utilizzando le precedenti aliquote.

La svalutazione effettuata nell'esercizio si riferisce alla svalutazione delle immobilizzazioni immateriali e materiali relative alle spese di ricerca e sviluppo, per un importo pari a migliaia di euro 22.927.

Tale svalutazione, riferita per la parte preponderante ai costi accumulati relativi al programma Galileo, è stata effettuata in seguito al mutamento dell'iniziale indirizzo di cogestione del progetto fra ENAV e ASI rivisto, alla luce della delibera del Consiglio dei Ministri dei Trasporti UE del 26/3/2002, a favore di un esclusivo coinvolgimento dell'ASI, con un ruolo di diretta responsabilità nel coordinamento dell'intero progetto in ambito ESA. Ne è conseguito che ENAV, non avendo più la possibilità di far valere la propria candidatura per la gestione del Centro di Controllo della Costellazione Galileo da ubicarsi in territorio italiano, ha necessariamente dovuto azzerare i costi sino ad ora sostenuti, in quanto non ripetibili e senza alcuna utilità futura.

Sono stati, inoltre svalutati i crediti nei confronti di Eurocontrol, per migliaia di euro 3.107, al fine di adeguare il fondo svalutazione all'ammontare dei crediti "Doubtful", dallo stesso comunicati, per i servizi di rotta e di terminale.

11. Variazione delle rimanenze **migliaia di euro 4.754**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 2.522)

Il saldo di questa voce è costituito da una variazione delle rimanenze positiva, (finalizzata a sospendere il costo di quegli acquisti di parti di ricambio effettuate nell'esercizio non ancora utilizzate, per migliaia di euro 5.371) e dalla svalutazione delle parti di ricambio, relative ad apparati usciti dal contesto operativo e come tali non più utilizzabili, per migliaia di euro 618.

14. Oneri diversi di gestione **migliaia di euro 924**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 411)

Fra tali oneri, ammontanti complessivamente a migliaia di euro 924, le voci più significative risultano essere quelle relative ad imposte e tasse dell'esercizio diverse da quelle sul reddito pari a migliaia di euro 523, di cui migliaia di euro 173 relative al

pagamento dell'ICI, nonché a spese di rappresentanza pari a migliaia di euro 268 ed abbonamenti a riviste specializzate pari a migliaia di euro 115.

C. PROVENTI ED ONERI FINANZIARI **migliaia di euro 1.178**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 1.073)

16. Altri proventi finanziari **migliaia di euro 1.436**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 1.076)

I proventi finanziari sono costituiti prevalentemente da interessi legali per ritardato pagamento delle tariffe aziendali per migliaia di euro 772 e da interessi attivi su depositi bancari per migliaia di euro 661 .

17. Interessi ed altri oneri finanziari **migliaia di euro 258**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 3)

Gli oneri finanziari risultano prevalentemente costituiti dalla perdita derivata dalla cessione della partecipazione Italflight paria migliaia di euro 250 e da altri oneri di minore rilevanza. L'impatto delle differenze cambio a fine esercizio è risultato non significativo.

E. PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI **migliaia di euro 7.372**

(al 31.12.2001 migliaia di euro -666)

20. Proventi **migliaia di euro 20.414**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 13.431)

La componente principale, pari a migliaia di euro 18.962, costituita da insussistenza del passivo, è correlata alla completa revisione del debito verso il personale e verso gli enti previdenziali per i saldi iniziali derivanti dalla conversione dei dati della contabilità

finanziaria; per migliaia di euro 1.452 per sopravvenienze generate dalle rettifiche, comunicate da Eurocontrol, sui fatturati degli anni precedenti.

21. Oneri **migliaia di euro 13.043**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 14.098)

L'ammontare complessivo è costituito da:

- sopravvenienze passive relative alla rettifica del Balance Eurocontrol per l'anno 2001 per migliaia di euro 2.449, all'eccedenza dei saldi IRAP/IRPEG 2001 rispetto al debito esistente al 31 dicembre 2001 per migliaia di euro 3.267, alla rettifica dei saldi iniziali dell'IVA indetraibile per migliaia di euro 258;
- insussistenze dell'attivo derivanti da cancellazioni di credito relative a fatture da emettere non dovute per migliaia di euro 692, dalla rettifica al saldo 2001 dell'IVA a credito per migliaia di euro 200 e da insussistenze derivanti dalle rettifiche sul fatturato Eurocontrol relativo agli anni precedenti per migliaia di euro 552;
- dall'onere per la definizione automatica, ex Lege 289/02, dell'IRPEG, dell'IRAP e dell'IVA, fino al 31/12/2001, per un importo pari a migliaia di euro 5.625.

22. Imposte sul reddito **migliaia di euro 19.405**

(al 31.12.2001 migliaia di euro 3.025)

Le imposte IRPEG ed IRAP di competenza ammontano a migliaia di euro 41.860, rettificate dall'utilizzo del fondo imposte differite sui contributi in conto capitale per migliaia di euro 22.455. Tale ultimo importo si compone di una rettifica derivante dal ricalcolo del Fondo, in funzione del cambio delle aliquote, per migliaia di euro 1.374 e dall'effettivo utilizzo del fondo, per migliaia di euro 21.082.

In dettaglio la composizione delle imposte dell'esercizio è la seguente (migliaia di euro):

Descrizione	imposte correnti	imposte differite	imposte dell'esercizio
IRAP	16.016	(2.283)	13.733
IRPEG	25.844	(20.172)	5.672
Totale imposte e tasse	41.860	(22.455)	19.405

5) Balance

Trattasi di un meccanismo previsto nella convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea di sorvolo, denominata Eurocontrol, che richiede di adeguare l'ammontare dei ricavi all'effettiva entità dei costi sostenuti.

Per ciascun esercizio viene rilevata la differenza tra i costi effettivi ed i corrispondenti ricavi basati sui livelli tariffari determinati su base preventiva.Tale differenza viene computata a conto economico ed in una corrispondente voce di debito o credito dello stato patrimoniale.

L'importo iscritto nello Stato patrimoniale verrà imputato sul conto economico del secondo esercizio successivo a quello di riferimento e sarà ricompreso nella determinazione del balance dell'esercizio corrente.

Per effetto del meccanismo sopra descritto, negli esercizi 2000 e 2001 sono stati balance positivi (ricavi superiore ai costi effettivi), rispettivamente per migliaia di euro 45.472 e 12.970, mentre, nell'esercizio 2002, è stato computato un balance negativo (ricavi inferiore ai costi effettivi) per migliaia di euro 18.692.

Le movimentazioni delle poste patrimoniali relative sono state le seguenti:

Debito per Balance

Anno di formazione	31.12.01	rettifiche	decrementi	incrementi	31.12.02
2000	45.499	(27)	(45.472)		0
2001	10.521	2.449			12.970
2002	0				0
	56.020	2.422	(45.472)	0	12.970

Credito per Balance

Anno di formazione	31.12.01	rettifiche	decrementi	incrementi	31.12.02
2000	0				0
2001	0				0
2002	0			18.692	18.692
	0	0	0	18.692	18.692

L'importo rettificativo, per l'esercizio 2002, sulla base di quanto previsto dalla convenzione precedentemente descritta è stato così determinato:

descrizione	2002
Ricavi dell'esercizio	348.500
Balance Eurocontrol del 2001	45.472
Totali componenti positive	393.972
Costo del lavoro	(219.915)
Manutenzioni	(79.429)
Ammortamenti	(54.348)
Altri costi	(44.681)
Interessi figurativi	(14.291)
Totali componenti negative	(412.664)
Balance dell'esercizio	(18.692)

6) Risorse Umane

L'organico medio aziendale nel corso dell'esercizio ha subito la seguente evoluzione:

ORGANICO	31/12/02	31/12/01
Dirigenti	52	48
Impiegati		
Controllori traffico aereo	1.579	1.575
Esperti assistenza al volo	940	878
Operatori servizio meteo	38	31
Piloti	18	18
Tecnici di volo	16	5
Amministrativi	433	372
Tecnici	207	198
Personale informatico	92	93
Personale di supporto	41	62
Totale impiegati	3.364	3.232
Totale presenze medie	3.416	3.280

Alla luce della definizione dei compiti e della missione aziendale e considerata la nuova struttura organizzativa, sono stati previsti nuovi e più mirati sviluppi professionali per il personale determinando i relativi fabbisogni. In tale contesto si è dato corso ad una prima fase di assunzioni mirate a fronteggiare le esigenze più immediate, avvalendosi,ove opportuno ai fini della selezione, anche di qualificati supporti esterni.

7) Compensi ad Amministratori e Sindaci

L'emolumento per il periodo gennaio-dicembre 2002 per l'Organo amministrativo ammonta a migliaia di euro 429 e quello per il Collegio sindacale a migliaia di euro 73.

Il presente bilancio, composto da stato patrimoniale, conto economico e nota integrativa, corrisponde in modo veritiero alle risultanze delle scritture contabili.

Roma, 4 aprile 2003

L'Amministratore Unico

M. Varadzani