primo effetto, lo spostamento dei flussi di traffico che attualmente sorvolano le direttrici nazionali verso quelle a ridosso dell'area balcanica.

Dei timori che scaturiscono dall'operatività del progetto Ceats si è fatta interprete la IX Commissione della Camera nel cui ambito (seduta n.594 del 1°marzo 2005) è stata presentata una proposta di risoluzione nella quale si impegna il Governo "al fine di rendere coerente il processo di integrazione dello spazio aereo europeo, ad abbandonare il progetto Ceats e a supportare il gruppo stabile di lavoro per lo sviluppo di un Blocco Funzionale nell'area".

Il 22 aprile 2005, nella sede di Eurocontrol a Lussemburgo, si sono riuniti i Ministri dei trasporti dei Paesi membri del progetto Ceats. Poiché non è stata raggiunta l'unanimità sulle decisioni relative alle modalità di prosecuzione del progetto, i partecipanti hanno deciso di fissare un altro incontro a Vienna. In tale occasione, peraltro, il Governo ha dichiarato l'intenzione dell'Italia di non sottoporre a ratifica il progetto.

3- **Il progetto "Giustiniano"**

Il progetto scaturisce dalla proposta italiana di costituire un'area integrata per il controllo del traffico aereo nel sud-est dell'Europa.

Nell'ambito della Presidenza del Consiglio è stato istituito un gruppo di approfondimento, denominato "Unità Tecnico-Operativa per i Balcani", di cui fanno parte, oltre al rappresentante del Presidente del Consiglio, il suo consigliere militare, rappresentanti dei Ministeri degli affari esteri, delle infrastrutture e dei trasporti, delle attività produttive,

della difesa, nonché dell'Enav, dell'Enac e dell'industria del settore aeronautico.

Il progetto risponde all'esigenza di costituire uno spazio comune per meglio gestire il crescente traffico aereo operante nell'area, unificando le differenti regioni aeree di Belgrado,Tirana, Sofia, Varna, Bucarest, Atene, Skopje, Malta, Nicosia e Brindisi.

Il progetto "Giustiniano", attraverso l'interconnessione a rete dei centri di controllo dei Paesi partecipanti, cui viene riconosciuto un ruolo sostanzialmente paritetico con compiti di coordinamento generale affidati al centro di Brindisi, dovrebbe garantire, oltre alla piena interoperabilità delle strutture esistenti, elevati standard di sicurezza e di affidabilità all'intero sistema.

4 - Il progetto "Single European Sky"

Il contesto

A dicembre del 2003 si è concluso l'iter di codecisione dei quattro regolamenti Single Sky (secondo l'articolo 251 del Trattato che istituisce la Comunità europea) che sono entrati in vigore venti giorni dopo la loro pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale delle Comunità Europee, avvenuta il 31 marzo 2004.

Le motivazioni che hanno portato all'iniziativa della Commissione sono di natura tecnica: il sistema di controllo del traffico aereo della Comunità ha quasi raggiunto i propri limiti di capacità e provoca ritardi che rendono il trasporto aereo imprevedibile per i passeggeri e gli operatori e comportano ingenti costi economici sia per le

compagnie aeree che per i consumatori. La capacità insufficiente del sistema di controllo del traffico aereo mette inoltre a repentaglio il funzionamento del mercato interno.

Questa carenza di capacità è essenzialmente dovuta alla frammentazione del sistema di gestione del traffico aereo (*Air Traffic Management* - ATM), frammentazione che causa anche elevati costi di coordinamento. Risulta pertanto necessario accrescere l'interoperabilità tra i vari sistemi in uso negli Stati membri.

Il pacchetto legislativo approvato per realizzare il "Cielo unico europeo" persegue i seguenti obiettivi:

– migliorare e rafforzare la sicurezza;
– realizzare servizi di navigazione aerea più efficienti ed integrati la cui prestazione sia basata sulla domanda;
– ristrutturare lo spazio aereo europeo in funzione del traffico e non dei confini nazionali;
– aumentare la capacità e migliorare l'efficienza complessiva del sistema ATM.

Il regolamento quadro n. 549/2004

Il regolamento stabilisce un quadro normativo armonizzato per l'istituzione del cielo unico europeo specificando a tal fine i settori di intervento della Comunità ed i mezzi necessari in termini di strutture, procedure e risorse. E' fatta salva la facoltà degli Stati membri di applicare misure che risultino necessarie per salvaguardare interessi essenziali in materia di sicurezza e di difesa.

Fra le specifiche disposizioni contemplate dal regolamento figurano:

- l'istituzione delle Autorità nazionali di vigilanza da parte degli Stati membri. Il regolamento stabilisce il principio della separazione funzionale fra i prestatori di servizi di navigazione aerea e le Autorità nazionali di vigilanza al fine di garantire l'indipendenza di queste ultime.[9]
- l'istituzione di un Comitato per il cielo unico, composto da due rappresentanti per ogni Stato membro e presieduto da un rappresentante della Commissione, preposto soprattutto a ricercare un equilibrio fra gli interessi degli utenti civili e militari. In sede di Comitato di conciliazione è stato raggiunto un accordo sul coinvolgimento di Eurocontrol nella preparazione delle norme di attuazione del regolamento quadro nei settori di sua competenza conformemente ad un mandato conferito dal Comitato per il cielo unico europeo. L'accordo stabilisce altresì che, qualora fosse necessario, i rappresentanti di Eurocontrol saranno invitati a far parte del Comitato in qualità di osservatori o di esperti.
- l'istituzione, oltre al Comitato per il cielo unico, anche di un organo consultivo di settore composto da rappresentanti dei fornitori di servizi di navigazione aerea, di assicurazioni di utenti dello spazio aereo, degli aeroporti, dell'industria aeronautica e degli enti professionali rappresentativi del personale. Questo organo sarà incaricato di assistere la Commissione relativamente agli aspetti tecnici dell'attuazione del cielo unico europeo;
- la possibilità di estendere il cielo unico europeo ai paesi vicini che non sono membri dell'UE nell'ambito di accordi bilaterali da concludere direttamente con questi Paesi o nell'ambito di Eurocontrol;

[9] Con il d.l. 8 settembre 2004 n. 237, convertito nella legge 9 novembre 2004 n. 265, ad Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) sono state conferite (art. 1) "le funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea" (fatte salve le attribuzioni in atto al Ministero della difesa e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), "quale unico ente regolatore e garante dell'uniforme applicazione delle norme, in applicazione dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 549/2004".

- la possibilità per la Commissione e gli Stati membri di attivare meccanismi di consultazione per coinvolgere le parti interessate, fra cui prestatori dei servizi di navigazione aerea, nella realizzazione del cielo unico. Il contributo di tali soggetti dovrebbe riguardare in particolare lo sviluppo e l'introduzione di nuovi concetti e tecnologie nella rete europea di gestione del traffico aereo;
- la subordinazione della prestazione di servizi nell'ambito della navigazione aerea ad una valutazione della Commissione che si avvale delle competenze specifiche di Eurocontrol.

Il Regolamento sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo n. 550/2004

L'obiettivo del regolamento è quello di fissare requisiti comuni per la sicurezza e l'efficienza della fornitura dei servizi di navigazione aerea nella Comunità.

Il regolamento in particolare:

- definisce i compiti delle Autorità nazionali di vigilanza la cui istituzione è prevista dal regolamento quadro. A tale riguardo viene sottolineata la necessità di una stretta cooperazione fra le autorità stesse al fine di garantire un adeguato controllo sull'attività dei fornitori di servizi di navigazione aerea;
- stabilisce l'obbligo per la Commissione di individuare ed adottare le norme di sicurezza di Eurocontrol (ESARR) e le successive modifiche nell'ambito di applicazione del regolamento medesimo. I riferimenti a

queste norme sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea;

- definisce alcune misure in materia di abilitazione dei controllori;
- sottolinea la necessità di determinare i requisiti comuni per la fornitura dei servizi di navigazione aerea relativamente ai seguenti aspetti: competenza ed idoneità tecnica ed operativa; sistemi e procedure di gestione della sicurezza e della qualità; sistemi di segnalazione; qualità dei servizi; solidità finanziaria; responsabilità e copertura assicurativa; assetto proprietario ed organizzazione, ivi compresa la prevenzione dei conflitti di interesse; risorse umane e piani di assunzione adeguati per tutte le categorie del personale assegnato alla gestione del traffico aereo; accesso non discriminatorio ai servizi degli utenti dello spazio aereo e livello obbligatorio di prestazione di questo servizio, compresi livelli di sicurezza ed interoperabilità;
- fissa l'obbligo della certificazione da parte degli Stati membri per l'esercizio di questo tipo di servizi; i certificati verranno rilasciati dalle Autorità di vigilanza dello Stato membro in cui il richiedente ha la sede principale di attività o la sede legale, a condizione che i richiedenti soddisfino i requisiti comuni precedentemente descritti;
- riconosce agli Stati membri la facoltà di designare discrezionalmente i fornitori di servizi di traffico aereo e di servizi meteorologici, titolari di un certificato valido nella Comunità e in possesso dei requisiti minimi precedentemente descritti, per la fornitura dei servizi in regime di esclusiva per la totalità o una parte dello spazio aereo di loro responsabilità;
- prevede la possibilità di concludere accordi scritti con le autorità militari per la gestione dei blocchi specifici di spazio aereo. Gli Stati membri

sono tenuti ad informare la Commissione riguardo alle modalità di cooperazione fra il settore civile e militare qualora i servizi di traffico aereo civile e militare siano prestati da enti distinti;

- fissa il principio della trasparenza della contabilità in base al quale i fornitori di servizi di navigazione aerea sono tenuti a pubblicare i loro conti finanziari nonché una relazione annuale e a sottoporsi periodicamente ad una revisione globale indipendente. Il regolamento stabilisce inoltre la necessità della separazione contabile per indicare le entrate e le spese in relazione ad ogni singolo servizio di navigazione aerea.

  Conformemente alle disposizioni del regolamento, il principio della trasparenza deve essere applicato anche in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo. Anche se le tariffe possono fornire incentivi e disincentivi economici per i prestatori di servizi e per gli utenti dello spazio aereo, il regolamento sottolinea tuttavia che le sovvenzioni trasversali ai servizi di navigazione aerea siano ammissibili solo in casi eccezionali e siano segnalate chiaramente.

  E' confermato, peraltro, il principio secondo il quale il sistema di tariffazione si basa sulla contabilità dei costi dei servizi di navigazione aerea sostenuto dai fornitori di servizi a beneficio degli utenti dello spazio aereo, ma si riconosce anche che "i servizi di navigazione aerea possono produrre entrate superiori ai costi operativi diretti e indiretti e generare una remunerazione ragionevole delle attività, che concorre ai necessari incrementi del capitale".

Regolamento sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo n. 551/2004

L'obiettivo del regolamento è quello di favorire la creazione di uno spazio aereo operativo unico nell'ambito della politica comune dei trasporti e di stabilire procedure comuni di configurazione, pianificazione e gestione che garantiscano una gestione del traffico aereo sicura ed efficiente.

Il regolamento, in particolare, prevede:

- l'istituzione di un'unica regione di informazione di volo europea[10] nello spazio aereo superiore (EUIR) che, oltre allo spazio aereo di responsabilità degli Stati membri, può includere anche lo spazio aereo di Paesi terzi. L'istituzione dell'EUIR lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri di designare i fornitori dei servizi di traffico aereo per lo spazio aereo di loro competenza;
- la creazione e la modifica di blocchi funzionali di spazio aereo[11]: in base all'accordo raggiunto in seno al Comitato di conciliazione questa competenza viene riconosciuta agli Stati membri interessati che dovranno tuttavia avvalersi della consulenza tecnica di Eurocontrol. In caso di disaccordo fra due Stati membri riguardo ai blocchi funzionali transfrontalieri di spazio aereo, gli Stati interessati possono chiedere un parere al Comitato per il cielo unico europeo: il parere non è obbligatorio, ma, se richiesto, è vincolante;
- la configurazione uniforme dello spazio europeo, sia superiore, sia inferiore, al fine di stabilire principi e criteri comuni per l'individuazione

[10] In base al regolamento, per "regione di informazione di volo" si intende uno spazio aereo di dimensioni definite nel quale sono forniti servizi di informazione di volo e servizi di allarme.

[11] Conformemente alla definizione fornita del regolamento, per "blocco funzionale di spazio aereo" si intende un blocco di spazio aereo basato su requisiti operativi, che rispecchia la necessità di assicurare una gestione più integrata dello spazio aereo a prescindere dai confini esistenti.

di rotte e settori allo scopo di favorire un'utilizzazione dello spazio aereo sicura, economicamente efficace e rispettosa dell'ambiente;

- la piena integrazione dello spazio aereo civile e militare e della gestione dei flussi del traffico aereo nonché lo scambio di dati fra i prestatori civili e militari dei servizi di navigazione aerea;
- la trasparenza e l'efficacia nell'applicazione delle norme relative alla gestione del flusso di traffico aereo in particolare per quanto riguarda la pianificazione di volo, l'uso della capacità disponibile di spazio aereo durante tutte le fasi del volo, compresa l'assegnazione delle bande orarie, l'uso delle rotte da parte del traffico aereo generale.

Regolamento relativo all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) n. 552/2004

L'obiettivo del regolamento è quello di garantire l'interoperabilità[12] tra i diversi sistemi, le componenti e le procedure relative alla rete europea di gestione del traffico aereo tenendo ben presenti le relative norme internazionali. Esso intende, inoltre, garantire una rapida introduzione di nuovi concetti di operatività e di nuove tecnologie concordati e validati nella gestione del traffico aereo.

La predominanza di specifiche tecniche nazionali nell'approvvigionamento ha portato, poi, ad una frammentazione del mercato dei sistemi e non facilita la cooperazione industriale a livello comunitario, con notevoli conseguenze per l'industria che deve adattare i

[12] Per "interoperabilità" il Reg. 549/2004 (Regolamento quadro) intende "una serie di proprietà funzionali, tecniche ed operative richieste ai sistemi e ai costituenti della rete europea di gestione del traffico aereo e alle sue procedure operative, in modo da consentirne il funzionamento sicuro, ininterrotto ed efficiente. L'interoperabilità si realizza rendendo i sistemi ed i costituenti conformi ai requisiti essenziali".

suoi prodotti a ciascun mercato nazionale. Queste pratiche complicano lo sviluppo e l'attuazione di nuove tecnologie e rallentano l'introduzione di nuovi metodi operativi, necessari per aumentare la capacità: è, quindi, nell'interesse di tutti i soggetti operanti nella gestione del traffico aereo sviluppare una nuova strategia di cooperazione che consenta la partecipazione equilibrata di tutte le parti e stimoli le attività e la messa in comune di conoscenze, esperienze e rischi, con l'obiettivo di definire, in collaborazione con l'industria, un complesso coerente di specifiche comunitarie rispondenti alla maggiore gamma possibile di esigenze.

Il regolamento, in particolare, stabilisce:

- il principio in base al quale le norme in materia di interoperabilità dei sistemi, delle componenti e delle relative procedure in termini di sicurezza, operatività e valutazione della conformità vengono stabilite di volta in volta e in base alle necessità;
- la possibilità di definire specifiche comunitarie sia a livello europeo, da parte degli organismi di normalizzazione europei, sia nell'ambito di Eurocontrol;
- il rilascio di una dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'uso dei componenti che devono essere conformi ai requisiti essenziali e alle pertinenti norme di attuazione per l'interoperabilità;
- il rilascio di una dichiarazione CE di verifica di sistemi in conformità delle norme sull'interoperabilità;
- la possibilità per le autorità nazionali di vigilanza di limitare o sospendere l'uso di un componente corredato della dichiarazione CE di verifica o di conformità qualora accerti che esso non soddisfa i requisiti essenziali e le norme in materia di interoperabilità;

- l'obbligo per gli Stati membri di notificare alla Commissione e agli altri Stati membri di organismi che hanno designato per svolgere i compiti in materia di valutazione di conformità o di idoneità all'uso e di verifica dei sistemi.

III – GLI ESERCIZI FINANZIARI 2003 e 2004

1- I risultati dei bilanci 2003 e 2004

Gli schemi di Stato Patrimoniale e Conto Economico, nonché la Nota Integrativa del bilancio 2004 hanno tenuto conto delle modifiche al diritto societario di cui al d.lgs 17 gennaio 2003 n. 6 e s.m.i., per cui, ai fini della loro comparazione, sono stati riclassificati i corrispondenti dati dell'esercizio 2003.[13]

[13] Enav Spa non redige il bilancio consolidato ai sensi dell'art. 28 del d.lgs 9 aprile 1991 n. 127 in quanto l'impatto delle risultanze contabili dell'unica impresa controllata (Consorzio Sicta) sul bilancio è irrilevante.

BILANCI 2003 E 2004

Stato Patrimoniale

	ATTIVO	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2002
A)	**Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti**	0	0	0
	Totale	**0**	**0**	**0**
B)	**Immobilizzazioni**			
I	***Immobilizzazioni immateriali***			
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	4.272.459	984.574	0
	Totale	**4.272.459**	**984.574**	**0**
II	***Immobilizzazioni materiali***			
1)	terreni e fabbricati	94.245.544	84.339.861	88.511.881
2)	impianti e macchinario	510.711.369	474.888.262	495.260.938
4)	altri beni	2.885.564	1.361.404	1.173.960
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	271.222.767	253.716.180	218.413.135
	Totale	**879.065.244**	**814.305.707**	**803.359.914**
III	***Immobilizzazioni finanziarie***			
1)	partecipazioni in:			
a)	imprese controllate	704.900	704.900	704.900
d)	altre imprese	118.182	18.182	18.182
	Totale	**823.082**	**723.082**	**723.082**
	Totale immobilizzazioni	**884.160.785**	**816.013.363**	**804.082.996**

Segue Stato Patrimoniale

C)	**Attivo circolante**			
I	***Rimanenze***			
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	45.176.997	43.648.986	37.539.916
	Totale	**45.176.997**	**43.648.986**	**37.539.916**
II	***Crediti***			
1)	**verso clienti**			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	195.305.144	212.119.363	183.048.353
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
2)	**verso imprese controllate**			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	0	194.555	215.700
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
3)	**verso imprese collegate**			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
4 bis)	**crediti tributari**			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	180.229.973	144.041.659	142.928.324
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo	23.125.000	46.250.000	69.375.000
4 ter)	**imposte anticipate**			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	14.348.473	3.495.923	0
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
5)	**verso altri**			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	12.519.242	13.487.014	13.253.655
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
6)	**per Balance Eurocontrol**			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo			
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo	14.888.042	24.473.804	18.692.291
	Totale crediti	**440.415.874**	**444.062.318**	**427.513.322**

Segue Stato Patrimoniale

III	***Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni***			
4)	altre partecipazioni	1.000.611	0	0
6)	altri titoli	177.107.251	0	0
	Totale	**178.107.862**	**0**	**0**
IV	***Disponibilità liquide***			
1)	depositi bancari e postali	170.452.982	454.559.746	511.541.728
	Totale	**170.452.982**	**454.559.746**	**511.541.728**
	Totale attivo circolante	**834.153.715**	**942.271.050**	**976.594.966**
D)	**Ratei e risconti**	1.463.828	11.835	356.649
	Totale	**1.463.828**	**11.835**	**356.649**
	TOTALE ATTIVO	**1.719.778.328**	**1.758.296.248**	**1.781.034.611**

Segue Stato Patrimoniale

	PASSIVO	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2002
A)	***Patrimonio netto***			
I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385	1.121.744.385
II	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0	0
III	Riserva di rivalutazione	0	0	0
IV	Riserva legale	1.181.502	0	0
V	Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0	0
VI	Riserve statutarie	0	0	0
VII	Altre riserve:	0	0	0
	- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855	36.613.179
	- Riserva straordinaria	225.692	225.692	225.692
	- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748	51.815.748
	Totale altre riserve	61.230.295	61.230.295	171.351.786
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	0	0	(39.795.155)
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	27.089.768	23.630.041	12.370.831
	Totale	**1.211.245.950**	**1.206.604.721**	**1.265.671.846**
B)	***Fondi per rischi ed oneri***			
2)	Fondo imposte anche differite	13.592.358	27.010.197	48.508.131
3)	Altri	74.254.133	104.507.152	28.942.558
	Totale	**87.846.491**	**131.517.349**	**77.450.689**
C)	**Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**	**43.956.003**	**40.470.040**	**36.387.679**

Segue Stato Patrimoniale

D) ***Debiti***			
6) acconti			
a) liquidabili entro l'esercizio successivo	56.525.303	53.935.937	66.801.879
b) liquidabili oltre l'esercizio successivo			
7) debiti verso fornitori			
a) liquidabili entro l'esercizio successivo	117.848.054	135.172.834	128.385.630
b) liquidabili oltre l'esercizio successivo			
9) debiti verso imprese controllate			
a) liquidabili entro l'esercizio successivo	124.484	0	305.925
b) liquidabili oltre l'esercizio successivo			
12) debiti tributari			
a) liquidabili entro l'esercizio successivo	11.951.663	11.692.725	61.177.623
b) liquidabili oltre l'esercizio successivo			
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
a) liquidabili entro l'esercizio successivo	30.248.453	19.782.353	17.121.882
b) liquidabili oltre l'esercizio successivo			
14) altri debiti			
a) liquidabili entro l'esercizio successivo	29.217.916	106.466.550	99.194.587
b) liquidabili oltre l'esercizio successivo			
15) debiti Balance Eurocontrol			
a) liquidabili entro l'esercizio successivo			
b) liquidabili oltre l'esercizio successivo	16.693.539	20.727.948	12.969.953
Totale	**262.609.412**	**347.778.347**	**385.957.478**