Tabella n. 6

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

Dati in Euro	ANNO 2000	ANNO 2001	ANNO 2002	ANNO 2003	ANNO 2004
CUT(*)	63,33	56,26	57,90	67,99	68,30
CTT (media anno)	3,14	3,03	3,10	3,14	2,97
Variazione % su anno precedente					
CUT	-	-11,16%	2,92%	17,43%	0,45%
CTT	-	-3,50%	2,31%	1,29%	-5,41%

(*) Al netto delle maggiorazioni applicate direttamente da Eurocontrol

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, più 17% rispetto all'anno precedente, deriva in particolare dal balance 2001 e dalla crescita di alcune voci di costo ed in particolare dall'incremento della quota di ammortamento (+35,7% rispetto al 2002, conseguenza dell'entrata in produzione di impianti provenienti da nuovi investimenti) e dal costo figurativo del capitale investito (+22%), anch'esso parte integrante della tariffa.

Ai fini della determinazione della tariffa 2004, nel mese di ottobre 2003 è stata effettuata la stima delle UdS, oltre che dei costi correlati previsti da ENAV. Sulla base delle indicazioni fornite da Eurocontrol, le previsioni effettuate per il 2003 tenendo conto di un incremento delle UdS pari al 3,5% rispetto al preconsuntivo 2003, hanno consentito di definire livelli tariffari praticamente invariati per quanto attiene ai servizi di rotta (CUT: + 0,45%) ed in significativa riduzione per quelli di terminale (CTT: - 5,41%) grazie anche al parziale utilizzo (14 milioni di euro) del fondo di stabilizzazione tariffaria costituito nel 2003 a seguito della trasformazione della corrispondente riserva del valore di 72.697 migliaia di euro.

Nel quinquennio 1999-2003 l'andamento della tariffa di terminale (CTT) ha mantenuto 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, sulla base della Legge 160/89, annualmente il coefficiente applicato tenendo conto della rivalutazione attesa del metro monetario.

2.2 – Servizio di meteorologia aeroportuale

Il servizio di meteorologia consiste prevalentemente nella osservazione e nel rilevamento dei dati di previsioni meteo sugli aeroporti gestiti dall'Enav. Viene offerto agli utenti aeronautici e il suo costo è ripianato 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 alle tariffe.

2.3 - Servizio di informazioni aeronautiche

Il servizio di informazioni aeronautiche consiste nel fornire informazioni di carattere operativo (Notam) relative alle radioassistenze, agli aerodromi etc. che vengono ripianati tramite le tariffe di rotta e di terminale. Le medesime informazioni vengono, altresì, pubblicate, in conformità alla normativa internazionale (AIP, AIC). Unitamente alla cartografia aeronautica. I ricavi derivanti dalle pubblicazioni aeronautiche vengono portati in detrazione dei costi da imputare alle tariffe.

2.4 - Servizio di telecomunicazioni aeronautiche

Il servizio di telecomunicazioni aeronautiche fornisce informazioni agli aeromobili in volo quando ritenuto necessario dagli enti di controllo o su richiesta dei naviganti.

Si avvale del sistema fisso e mobile (comunicazione Terra/Bordo/Terra) e viene ripianato con le normali tariffe di rotta e di terminale.

2.5 - Servizio di radio-navigazione e radio diffusione

Il servizio radio navigazione e 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 contribuisce a determinare la tariffa di rotta e di terminale.

2.6 - 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. Viene ripianato con le tariffe di rotta e di terminale per i controlli sugli apparati di proprietà ENAV e separatamente per quelli resi ad altri committenti,i cui ricavi, peraltro di entità non rilevante, vengono detratti dai costi da imputare alle tariffe. Nell'anno 2003 per l'attività di radiomisure sono state effettuate n. 1857 ore di utilizzo degli aeromobili attrezzati, distribuite in: attività istituzionale per ENAV (n. 1534 ore volo); attività svolta per conto AMI (n. 267 ore volo); attività svolta per programma "APPRUVE" (n. 40 ore volo); attività svolta per altri committenti (n. 16 ore volo).

3 - Il perseguimento della efficienza gestionale ed operativa

L'avvio del processo di riorganizzazione conseguente alla trasformazione dell'ENAV in SpA ha interessato sia il profilo organizzativo e gestionale della struttura, sia le modalità di offerta del servizio dell'attività di assistenza al volo, che basata sul principio del cost recovery, deve ispirarsi ai modelli di efficienza e competitività propri delle imprese operanti in ambito privatistico.

Nel corso del 2003 le strategie aziendali sono state orientate:

- alla ridefinizione del processo di pianificazione attraverso l'individuazione degli obiettivi e la conseguente definizione degli investimenti necessari per il loro conseguimento, con particolare riguardo alla fase di gestione degli investimenti stessi;

- alla adozione di una nuova policy per il sistema di qualità e per la rivisitazione delle procedure e dei sistemi inerenti il monitoraggio delle performance delle attività relative al core business aziendale;

- all'avvio di un nuovo modello organizzativo aziendale che, ad oggi in fase di avanzata definizione a livello di struttura direzionale centrale, è orientato al raggiungimento di più elevati standard del processo produttivo.

3.1 - La Qualità e sicurezza (safety)

L'Azienda ha avviato, in linea con le indicazioni di Eurocontrol, una procedura metodologica relativa alla valutazione dei rischi unitamente all'introduzione di nuovi sistemi (Risk assessment).

Tale metodologia ha trovato applicazione nei primi sistemi di interesse strategico come l'eFDP e il Link 2000.

È stata introdotta la cultura e la diffusione dei Safety voluntary reports e programmata la realizzazione di un Data Base integrato dal quale trarre gli indici precursori di rischio e quindi attuare le necessarie azioni correttive.

E' stata inoltre avviata l'attività per la introduzione in ambito aziendale dei metodi di qualità necessari per ottenere la certificazione di qualità dell'intera azienda.

Per la prima metà del 2004 è prevista la certificazione del sistema AIS e, entro il 31 dicembre 2004, l'introduzione della cultura e metodi di qualità, con conseguente certificazione, nei settori tecnico/amministrativo e ACC di Milano.

E' stato elaborato lo schema di rapporto volontario per la qualità che costituirà, insieme ai rapporti di sicurezza, la base di alimentazione del Data Base integrato per la Qualità e Sicurezza.

Per quanto attiene il documento programmatico sulla sicurezza, si fa presente che è attualmente in corso l'aggiornamento dello stesso, che sarà completato entro il 30 giugno 2004.

3.2 – Politica gestionale e degli investimenti

L'adozione dei regolamenti comunitari sul Cielo Unico Europeo impone la necessità di considerare opportune strategie da parte di ENAV S.p.A. volte a fronteggiare le possibili ipotesi di concorrenzialità che si verranno a determinare, soprattutto in campo internazionale, nel medio e lungo periodo, in relazione ai servizi attualmente offerti.

Tale scenario comporta l'obbligo di prevedere, fin dall'immediato, il raggiungimento di un elevato tasso di competitività attraverso un recupero dell'efficienza gestionale ed un adeguato mantenimento di standard tecnologici elevati degli impianti e dei sistemi.

Per quanto concerne il primo dei sopraccitati aspetti occorre intervenire sulla qualificazione del personale, sia attraverso mirati processi di riqualificazione di quello esistente, sia attraverso il reclutamento di nuovi elementi che, anche sulla base dei nuovi percorsi formativi universitari, assicurino l'ingresso di nuove unità di elevato profilo.

Pari importanza assume, nell'ambito del medesimo contesto, la reingegnerizzazione e l'informatizzazione dei procedimenti amministrativi, che dovranno essere drasticamente snelliti, nonché la predisposizione di un adeguato piano di sviluppo triennale dei sistemi informativi gestionali.

In particolare i progetti di ammodernamento delle infrastrutture tecnologiche già avviati (reti locali e geografiche, server centrali e dipartimentali, sistemi di sicurezza) nonché il processo di integrazione dei diversi sistemi già esistenti all'interno dell'azienda, prevedono quale ulteriore evoluzione nell'immediato, una visibilità esterna dell'attività istituzionale di ENAV attraverso la implementazione di un Portale internet per la diffusione dei servizi direttamente destinati all'utenza, con un conseguente positivo rilancio dell'immagine della Società.

Per quanto attiene invece le applicazioni più direttamente correlate ai flussi procedimentali interni si prevede la realizzazione di un Enterprise Datawarehouse che integri tutte le informazioni di carattere gestionale ed operativo e che consenta all'utente interno di accedere, attraverso un' unica interfaccia, a tutte le informazioni di interesse, garantendo nel contempo unicità ed univocità del dato, accesso differenziato in relazione ai singoli profili/utente, gestione e storicizzazione delle informazioni e visione delle stesse in un'ottica multi-dimensionale.

Sul versante degli investimenti il piano approvato relativo all'ultimo trimestre del 2003 ed al 2004 ha tenuto conto, prioritariamente, degli interventi da porre in essere per l'adeguamento alle prescrizioni normative dettate dall'ICAO, da EUROCONTROL e da ENAC.

In una prospettiva di tendenza evolutiva sono inoltre stati pianificati interventi miranti a supportare la crescita della domanda connessa all'incremento del traffico in quasi tutti gli aeroporti; anche sui cosiddetti scali minori si sono infatti stabilizzate attività di voli commerciali nazionali ed internazionali per le quali si rendono necessari nuovi sistemi di assistenza al volo finalizzati a garantire l'operatività anche in condizioni meteorologiche marginali.

Inoltre su alcuni aeroporti (Malpensa, Linate, Fiumicino, Torino, Venezia, Bologna, Napoli e Catania) sono stati avviati i lavori per la realizzazione di sistemi, che non si limitano al mantenimento dell'operatività in avverse condizioni climatiche, ma assicurano altresì una elevata capacità di movimentazione con conseguente eliminazione di rallentamenti nelle sequenze di traffico.

Nel complesso sono stati definiti contratti per l'ammodernamento ed il potenziamento della struttura operativa per complessivi 138,2 mln di euro, di cui 124,8 nel secondo semestre 2003. Tali risorse sono state destinate ai seguenti principali programmi:

Siti	Natura Interventi	Valori
VENEZIA	radar terminale (primario e secondario)	**15,0 mln di €**
MONTE CODI	(radar primario e secondario)	**30,0 mln di €**
CIMA CANESTREDDU COLLE MARMO RONCHI DEI LEGIONARI	(radar secondario)	
(un sistema trasportabile)		
A.V.L.	ammodernamento 16 aeroporti	**22,5 mln di €**
FIUMICINO FIRENZE	Sistemi di comunicazione e meteo	**6,0 mln di €**
BERGAMO	radar primario + secondario MODO S + radar di superfice	**15,0 mln di €**
MILANO ACC BRINDISI ACC	T.B.T. ristrutturazione dei centri di comunicazione	**37,0 mln di €**

Alla luce di quanto sopra, ed in vista delle possibili sfide in termini di concorrenzialità, la pianificazione di medio periodo dovrà consentire, anche attraverso il piano di impresa in corso di predisposizione, di mantenere un sufficiente livello di investimenti volto a supportare la tendenza di sviluppo già avviata nel terzo trimestre con il piano investimenti 2003/2004 per l'ammodernamento, il potenziamento e l'evoluzione tecnologica relativamente degli impianti e dei sistemi.

3.3- Controllo dei costi

Nell'ultimo trimestre dell' esercizio si è avviato il progetto di sviluppo del controllo di gestione che permetterà, a regime, il monitoraggio completo del budget dei costi oltre che degli investimenti.

Il sistema prevede , inoltre,lo sviluppo dell' activity based costing per area di attività utile per il governo della politica tariffaria.

Nel frattempo si è approntato uno strumento informatico che, sfruttando il patrimonio informativo esistente, permette alle singole Unità Operative di monitorare, in modo semplice,l'avanzamento dei costi, degli investimenti e degli impegni, primo passo

indispensabile verso un più efficace coinvolgimento nella gestione delle relative responsabilità.

3.4 - Risorse umane

a) Nel mese di novembre è stato varato il nuovo modello di macrostruttura organizzativa i cui principali elementi posti alla base del disegno sono l'esigenza di decentramento e l'esigenza di porre sotto controllo i fattori tecnologici e umani che determinano la prestazione di ENAV rispetto ai suoi obiettivi istituzionali ed economici.

b) L'organico della popolazione aziendale alla data del 31.12.2003 presenta una consistenza di 3.320 unità di cui n. 57 dirigenti e n. 247 quadri. Al 31.12.2002 risultava di 3.397 unità.

Nel corso dell'anno 2003 risultano uscite 291 unità a fronte di 214 assunzioni di cui, in particolare, 177 CTA e 18 tecnici/amministrativi.

Il programma di rinnovamento aziendale ha permesso di determinare un notevole rinnovo generazionale del personale operativo con consistente riduzione del costo del lavoro, in quanto le uscite hanno riguardato personale con trattamento economico ai massimi livelli (turn-over).

Nell'arco dell'anno 2003 sono state effettuate le selezioni per l'assunzione di Controllori del Traffico Aereo destinati alle regioni del Nord Italia. Nel primo semestre del 2004 i candidati verranno avviati ai corsi di formazione basica.

Per la prima volta, con le modalità della selezione, si è inteso colmare le carenze di organico cercando di eliminare il fenomeno della mobilità geografica che aveva caratterizzato le selezioni precedenti.

In tema di relazioni sindacali si evidenzia che con l'accordo del 07/12/2002 erano stati rivisti gli schemi dei turni di tutti gli impianti, in funzione di una ripartizione delle risorse più coerente con l'articolazione dell'attività svolta nell'arco delle 24 ore. Per conseguenza nel 2003, rispetto all'anno precedente, si è ottenuto un recupero di

produttività, riscontrato nell'abbattimento dello straordinario, di un importo pari a circa il 40%, in un contesto, peraltro, in cui la produzione, in assenza di aumento del personale, è aumentata di circa l'8%.

Nel marzo 2003 è stato sottoscritto l'accordo sul nuovo inquadramento che ha posto le basi per un più adeguato sviluppo professionale, per il riconoscimento di alcuni incarichi professionali (ad es .Istruttori, Capi turno, Docenti) e per il superamento dell'attuale criterio di avanzamento (da un parametro a quello successivo) basato esclusivamente sull'anzianità di servizio.

Per i quadri sono stati previsti 2 livelli, in linea con quanto stabilito negli altri contratti, superando l'attuale unico livello.

E' stata predisposta una proposta aziendale sui temi relativi al rinnovo del CCNL, coinvolgendo tutti i Dirigenti dell'operativo centrali e capi impianto ed è stato avviato dal mese di giugno il confronto per il rinnovo.

E' opportuno evidenziare che la conflittualità si è ridotta, dai 20 scioperi effettuati nel 2002, a 5 nel 2003. Ciò anche grazie ad una positiva interlocuzione con tutte e 13 le sigle sindacali .

3.5 – Formazione

Su tale tema si segnala che il Centro di Formazione è stato impegnato principalmente nella preparazione basica e avanzata, nonché nei corsi di on job training instructor e metodologia didattica; oltre agli interventi, presso i vari impianti, con corsi di team resource management, meteorologia, etc.

Inoltre con l'attivazione dei nuovi simulatori TWR e Radar si è proceduto ad una revisione di tutte le esercitazioni al simulatore e all'addestramento di tutto il personale interessato.

Il Centro di Formazione ha anche proceduto all'attivazione e formazione professionale di un team in grado di intervenire nella prevenzione e rafforzamento dei canoni di sicurezza.

Ha altresì consentito che organizzazioni esterne, quali l'Aeronautica Militare Italiana e la Repubblica della Macedonia fruissero, presso il nostro Centro, di corsi Radar e Radar Refresher.

Nel corso dell'anno 2003 l'impegno complessivo della docenza è stato di circa 40.000 ore, più del doppio di quelle erogate nell'anno precedente (oltre 15.000).

4 - Rapporti con imprese controllate e collegate

Le partecipazioni, esposte in bilancio per un importo di Euro 723.082, si riferiscono alle seguenti società:

Denominazione	Fondo di dotazione	% posseduta	Valore nominale	Valore di bilancio
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 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.

Il bilancio SICTA al 31 dicembre 2003, presenta un risultato positivo pari a circa 42 mila euro.

I rapporti intrattenuti con il Consorzio SICTA sono riepilogati nel paragrafo Immobilizzazioni finanziarie della Nota Integrativa.

European Satellite Service Provider -GEIE

L'European Satellite Services Provider è un gruppo europeo di interesse economico (GEIE) che ha come obiettivo la gestione operativa del satellite 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 100.000 euro.

I rapporti intrattenuti con ESSP-GEIE sono riepilogati nel paragrafo Immobilizzazioni finanziarie della Nota Integrativa.

5 – Pacchetto Azionario al 31 dicembre 2003

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 2003 sulle azioni proprie

Nel corso dell' esercizio non ci sono state operazioni di compravendita di azioni proprie.

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

Nel mese di settembre 2003 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha commissionato all'Italferr, all'Anas, all'Enac ed all'Enav, la redazione del piano Nazionale dei Trasporti Iracheno. Tra gli obiettivi del Piano, di cui si è conclusa la formazione nel mese di marzo 2004, figurano l'elaborazione delle linee guida relative all'andamento delle reti stradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali dell'Iraq ed il trasporto di massa nelle grandi aree metropolitane.

Per poter dare esecuzione per conto del Ministero degli Affari Esteri e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a tutti i servizi finalizzati alla realizzazione del predetto Piano è stato costituito il "Consorzio Italiano Infrastrutture e trasporti per l'Iraq", costituito da Anas (40%), Gruppo Ferrovie dello Stato (40%), Enac (10%) ed Enav (10%), con un fondo consortile di euro 1.000.000. Il Consorzio, che non ha scopo di lucro ed ha sede in Roma, assume un'importanza strategica sia per il processo di pace e di ricostruzione, attualmente in corso in Iraq, sia per il Sistema Italia nel suo complesso, in termini di possibili sviluppi futuri nella fase attiva del Piano Nazionale dei Trasporti.

8 - Considerazioni generali di sintesi

Si riassumono, di seguito, i principali dati economici e finanziari degli ultimi due esercizi, ed i principali indici del bilancio.

Principali dati economici e finanziari	*In migliaia di Euro*	
	2003	*2002*
Ricavi netti	648.564	592.120
Ammortamenti	98.207	69.860
Utile operativo	37.403	23.225
Proventi finanziari netti	5.289	1.178
Risultato netto dell'esercizio	23.630	12.371
Indebitamento finanziario netto	0	0
Capitale investito nell'azienda	1.799.711	1.781.034
Patrimonio netto	1.206.605	1.265.672
Dipendenti (organico medio)	3.400	3.416
Costo del lavoro	292.800	285.095

Principali indici di bilancio(percentuali)	**2003**	**2002**
Margine operativo/Ricavi	5,77%	3,92%
Risultato di eserc./Ricavi	3,64%	2,09%
Proventi finanz. netti/Ricavi	0,82%	0,20%
Fabbisogno finanziario coperto con mezzi propri	100%	100%
Costo del lavoro/Dipendenti medi (in migliaia di euro)	86,12	83,46
Ricavi/Dipendenti (in migliaia di euro)	190,75	173,34

9- Beni oggetto di rivalutazioni

Ai sensi dell'art. 10 della Legge 72/83 si precisa che i beni previsti nel patrimonio non sono stati oggetto di rivalutazione in base a questa o a precedenti o successive leggi e, pertanto, non si è derogato ai criteri legali di valutazione in base all'art. 2426 cod. civ.

10- Proposte all'Assemblea

Signor Azionista,

il bilancio al 31 dicembre 2003 che viene sottoposto all'approvazione dell'assemblea riporta un utile netto di esercizio pari ad euro 23.630.041.

Se si concorda con i criteri seguiti per la redazione del bilancio e con i principi contabili ivi utilizzati, preso atto, anche, della relazione del Collegio Sindacale all'assemblea e della Società di Revisione, si invita ad approvare:

- la relazione degli amministratori sull'andamento della gestione;
- il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 nel suo insieme e nelle singole appostazioni;
- la distribuzione dell'utile di esercizio pari ad euro 23.630.041 nel seguente modo:

- a riserva legale per il 5%	euro	1.181.502
- a riserva per utile a nuovo	euro	22.448.539
		23.630.041

Si propone, altresì, di destinare la suddetta "riserva per utile a nuovo" al fondo stabilizzazione delle tariffe per i servizi di assistenza al volo, incrementando il fondo esistente che così ammonterebbe ad euro 95.145.706, prefigurandone un utilizzo fino al 31 dicembre 2007.

Con l'approvazione del presente bilancio, viene a scadere il mandato a suo tempo conferito al Collegio Sindacale. Si rende, pertanto, necessario provvedere alla nomina del Collegio Sindacale per il triennio 2004-2006 ed alla definizione dei correlati emolumenti.

Si invita, pertanto, a deliberare in merito.

Roma, 2 aprile 2004

La presente relazione è parte integrante
del bilancio approvato in pari data
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente
Gen. Bruno Nieddu

