Dati patrimoniali

(in migliaia di Euro)

	2004	2003	Variazioni
Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni Immateriali in corso	4.272	985	3.287
Immobilizzazioni Materiali escluso imm in corso ed acconti	607.843	560.589	47.254
Immobilizzazioni in corso e acconti	271.223	253.716	17.507
Immobilizzazioni Finanziarie	823	723	100
(A) Totale attività immobilizzate	**884.161**	**816.013**	**68.148**
Capitale d'esercizio			
Rimanenze	45.177	43.649	1.528
Crediti ed altre attività	441.879	444.074	(2.195)
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	178.108	0	178.108
Debiti ed altre passività	(376.729)	(379.705)	2.976
Fondi per rischi ed oneri e TFR	(131.803)	(171.986)	40.183
(B) Totale capitale d'esercizio	**156.632**	**(63.968)**	**220.600**
Totale Capitale investito dedotte le passività (A)+(B)	**1.040.793**	**752.045**	**288.748**
Coperto da:			
Patrimonio Netto	1.211.246	1.206.605	4.641
Posizione finanziaria netta	**170.453**	**454.560**	**(284.107)**

Posizione finanziaria netta inclusiva delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni (m€ 178.108)	**348.561**	**454.560**	**(105.999)**

Il valore delle attività immobilizzate è di 884,2 milioni di euro e registra un incremento di 68,1 milioni di euro rispetto alla situazione del precedente esercizio.

L'incremento suddetto è composto dal valore degli investimenti di periodo (per 156,5 milioni di euro) al netto degli ammortamenti (di 109,2 milioni di euro), dall'incremento delle immobilizzazioni in corso (per 17,5 milioni di euro) e dalle maggiori immobilizzazioni finanziarie (per 0,1 milioni di euro).

Il capitale di esercizio pari a 156,6 milioni di euro, registra un incremento, rispetto al saldo dell'esercizio precedente, di 220,6 milioni di euro.

L'incremento è determinato dalle attività finanziarie per 178,1 milioni di euro conseguenti agli investimenti in obbligazioni e titoli effettuati nel corso dell'esercizio; dalla riduzione dei crediti per 2,2 milioni di euro e dall'aumento delle rimanenze per 1,5 milioni di euro; dalla riduzione dei debiti per 2,9 milioni di euro, dal decremento dei fondi rischi ed oneri e TFR per 40,2 milioni di euro, variazione compensata parzialmente dal TFR per 3,5 milioni di euro.

Per effetto dei movimenti sopra citati il capitale investito, al netto delle passività risulta incrementato di 288,8 milioni di euro ed è pari a 1040,8 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta di 170,5 milioni di euro, è la risultante della maggiore copertura del Patrimonio Netto rispetto al Capitale investito.

Sotto l'aspetto più strettamente gestionale viene evidenziata anche la posizione finanziaria netta inclusiva delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni, che risulta essere pari a 348,6 milioni di euro.

Dati finanziari

(in migliaia di Euro)

	2004	2003
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI (Indebitamento finanziario netto a breve iniziale)	**454.560**	**511.542**
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
Risultato d'esercizio	27.090	23.630
Ammortamenti	109.174	98.206
(Plusvalenze) minusvalenze da realizzo immobilizzazioni	(770)	(1.513)
(Rivalutazioni) Svalutazioni di immobilizzazioni	0	1.510
Variazione netta crediti e debiti	(81.523)	(54.728)
(Incremento) decremento delle rimanenze	856	(6.109)
Variazione ratei e risconti attivi e passivi	80.743	16.704
Variazione Fondo Rischi	(43.671)	54.067
Variazione netta del TFR	3.486	4.082
Variazione attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	(178.108)	-
	(82.723)	**135.849**
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		
Investimenti in immobilizzazioni	(179.710)	(111.832)
Prezzo di realizzo delle immobilizzazioni	775	1.698
	(178.935)	**(110.134)**
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO		
Destinazione Utile a Fondo di Stabilizzazione Tariffe	(22.449)	0
Assorbimento riserve	0	(82.697)
	(22.449)	**(82.697)**
FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO	**(284.107)**	**(56.982)**
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (Indebitamento finanziario netto a breve finale) (A+F)	**170.453**	**454.560**

La disponibilità monetaria iniziale di 454,6 milioni di euro, comparata alla disponibilità netta finale di 170,5 milioni di euro, evidenzia l'assorbimento del flusso monetario del periodo che risulta pari a 284,1 milioni di euro.

Il flusso monetario è determinato dai fabbisogni:

- dell'attività di esercizio che ammonta a 82,7 milioni di euro.
- dell'attività di investimento, pari a 178,9 milioni di euro;
- dell'attività di finanziamento, pari a 22,5 milioni di euro.

Il flusso monetario da attività di esercizio è determinato:

- dall'autofinanziamento economico (risultato d'esercizio + ammortamenti);
- dal saldo della variazione dei crediti e dei debiti;
- dalle variazioni delle rimanenze, del fondo rischi, dei ratei e risconti passivi e attivi e del T.F.R.;
- dalle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazione legate agli impieghi nella G.P.M. Pioneer e in obbligazioni indicizzate BNL.

Nell'ambito dei crediti e dei debiti si registrano, per quanto attiene al Balance Eurocontrol, le seguenti movimentazioni:

- un decremento del debito vs Eurocontrol al 31 dicembre 2003 per 4,1 milioni di euro in conseguenza dell'incremento dei costi esterni dell' A.M.I. e di Eurocontrol accertati in sede di semestrale 2004;
- una diminuzione del credito vs Eurocontrol da 24,5 milioni di euro al 31 dicembre 2002 a 14,9 milioni di euro in conseguenza del valore di under-recovery accertato nell'esercizio 2004 al netto della quota assorbita dal Fondo di stabilizzazione tariffe;
- l'incremento dei ratei e risconti passivi per 82,2 milioni di euro è dovuto principalmente al risconto di 83,6 milioni di euro di contributi PON ricevuti nel 2004.

Per quanto riguarda il flusso monetario da attività di investimento, il relativo saldo negativo costituisce la risultante del fabbisogno indotto dalle acquisizioni dei cespiti dell'esercizio al netto del valore di realizzo delle immobilizzazioni.

Relativamente poi all'attività di finanziamento l'importo indicato pari a 22,5 milioni di euro è riferibile alla destinazione al fondo di stabilizzazione tariffe dell'utile 2003 al netto della riserva legale.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

Signori Azionisti,
nel corso dell'esercizio 2004 la Società ha svolto la propria attività in un quadro di continua evoluzione, raggiungendo positivi risultati in termini gestionali che vengono di seguito sintetizzati.

Investimenti, ricerca ed innovazione

Il Consiglio di Amministrazione, con l'obiettivo di accelerare il processo di risanamento tecnologico e recuperare un gap determinato da un precedente rallentamento negli investimenti, ha approvato un piano triennale di 850 milioni di euro che, unitamente ai progetti avviati nell'ultimo quadrimestre del 2003, porta il valore totale degli investimenti a quasi un miliardo di euro.

Le principali direttrici del Piano Investimenti articolate per finalità sono così sintetizzabili:

- *Linea di mantenimento/aggiornamento* orientata all'adeguamento degli impianti con un incidenza media di circa il 57% nel triennio, in riduzione nel periodo di Piano;

- *Linea di innovazione tecnologica* con un incidenza media del 32 % sul totale del Piano con tendenza in aumento nel triennio. Tale linea si pone l'obiettivo di competitività nei confronti dei più avanzati fornitori europei di servizi, di determinare una posizione di interlocutore/partner nei contesti internazionali e di realizzare un modello operativo gestionale volto alla soddisfazione dei Clienti, dell'Azionista e degli altri stakeholders;

- *Linea di sviluppo gestionale e infrastrutturale* comprendente i sistemi informativi, i sistemi per la qualità e la L.626/94 con un'incidenza media del 9% sul totale;

- *Linea delle risorse umane* (incidenza media del 2%) per supportare il cambiamento del modello gestionale.

Gli investimenti previsti nel 2004 prevedevano un valore pari a 249,3 milioni di euro. Le variazioni apportate in sede attuativa hanno comportato un incremento della spesa che ha raggiunto 259,5 milioni di euro a fronte della quale sono stati stipulati contratti per 234,7 milioni di euro pari al 90,5 % della spesa ripianificata e riguardano le seguenti aree di intervento:

- *Controllo in Rotta per un valore di circa 74,8 milioni. di euro .*
- *Aeroporti per un valore complessivo di 134,9 milioni. di euro.*
- *Sede centrale con una spesa pari a 19,8 milioni di euro .*
- *Radiomisure per circa 2,1 milioni di euro.*
- *Adeguamento alla legge 626/94 –igiene e sicurezza del lavoro- di siti vari per circa 3,1 milioni di euro.*

Si fa presente che il rapporto tra il valore degli investimenti contrattualizzati ne 2004 e quello dei ricavi d'esercizio si attesta intorno al 30%, collocando Enav ai primi posti tra le aziende ad alta tecnologia in Italia.

Schema di Contratto di programma

Lo schema di Contratto di Programma 2004/06 è giunto alla sua definizione nel dicembre 2004 ed è attualmente in corso il prescritto iter di approvazione con l'esame da parte degli Organi e delle Istituzioni competenti.
Si tratterà del primo Contratto di Programma che avrà effettiva vigenza a seguito della trasformazione di ENAV in società per azioni.
Lo schema contrattuale definisce le obbligazioni cui deve attenersi Enav nell'espletamento del servizio.

Le obbligazioni sono riconducibili a:

- *struttura del servizio-* specifica, per i 4 ACC e per i 39 aeroporti, dei tipi di servizio disponibili, dei relativi orari e delle strumentazioni con i quali i servizi sono resi disponibili;

- *prerequisiti infrastrutturali* - costituiti dagli investimenti pianificati da ENAV in attuazione e programmati nel periodo di riferimento;

- *risultati di performance-* legati alla qualità del servizio con l'obiettivo della riduzione dei ritardi in rotta del 3% annuo sui singoli centri di assistenza al volo regionale e con obiettivi di sicurezza ottenuti definendo i requisiti metodologici per la rilevazione degli eventi di mancata sicurezza;

- *sistema tariffario* – con riferimento all'efficienza economica il contratto di programma introduce il passaggio dal tradizionale regime di "cost recovey" ad un sistema assimilabile al "cost cap" . Tale sistema si incentra su un obiettivo di efficienza del 2% annuo sul totale dei costi dei servizi e del personale incrementabile/decrementabile attraverso un opportuno coefficiente in relazione alla variazione del traffico.

Nel corso del 2004, pur in assenza di una approvazione definitiva del contratto in questione, la Società si è comunque posta l'obiettivo dei livelli di efficienza definiti per il 2005.

Legge 265/04 – Riforma dell'Aviazione Civile

Nel novembre 2004 è stata varata la legge di riforma dell'Aviazione Civile che introduce elementi di ridefinizione dei ruoli di ENAVed ENAC.

In particolare ad ENAC vengono attribuite le funzioni di regolazione tecnica, controllo e certificazione che riguardano la certificazione degli impianti e delle attività di radiomisure nonché la certificazione e la concessione di licenze al personale operativo.

Ad ENAV viene attribuita l'assistenza alla movimentazione degli aeromobili, oltre che nell'area di manovra, anche sui piazzali, attività che ENAV già forniva in precedenza sugli aeroporti di Malpensa e Fiumicino in base a convenzioni con i relativi gestori aeroportuali.

Personale ed organizzazione

Struttura organizzativa

Nel corso del 2004 fondamentale è stata la riorganizzazione della macrostruttura.

La nuova struttura organizzativa è basata su un criterio di decentramento delle responsabilità e dei poteri decisionali che trova concreta attuazione anche attraverso un adeguato sistema di deleghe e procure intese ad assicurare capacità e tempi di reazione adeguati alla delicatezza ed alla complessità dei servizi erogati.

Per quanto riguarda gli aeroporti, il governo del territorio è realizzato attraverso quattro Coordinamenti Territoriali atti a garantire la corrispondenza dei processi centrali e periferici anche attraverso azioni di razionalizzazione contabile/gestionale.

Questo processo di decentramento ha comportato una migliore organizzazione centrale che ha garantito il coordinamento unitario e l'efficienza di sistema delle attività territoriali, grazie all'unicità di indirizzo strategico e procedurale.

Risorse umane

Sul piano delle relazioni industriali l'anno 2004 è stato significativamente caratterizzato da un deciso miglioramento dei rapporti con le Organizzazioni Sindacali. Nel corso dell'esercizio si sono rinnovati i contratti collettivi di lavoro dei Dirigenti e dei Quadri e Impiegati, entrambi scaduti nel 2001.

Va sottolineato, in particolare per il rinnovo del CCNL Quadri e Impiegati, che lo stesso è stato sottoscritto, dopo una complessa trattativa interamente condotta in sede aziendale, in sostanziale assenza di agitazioni e scioperi, da tutte le Organizzazioni Sindacali presenti in ENAV.
La collegialità raggiunta per la prima volta nella storia della Società, obiettivo qualificante della nuova impostazione contrattuale, è stato quello di procedere ad una reale standardizzazione ed ottimizzazione degli Impianti e delle Funzioni al fine di consentire all'Azienda di disporre in via preventiva, e non subordinata al raggiungimento di intese con il sindacato locale, di un orario operativo più elastico ed adattabile alle reali necessità aziendali.
I benefici attesi non si sono ancora appieno manifestati anche a causa del sottorganico strutturale del personale operativo (CTA e EAV).

Significativi sono stati anche gli investimenti in formazione del personale, finalizzati all'accrescimento ed al consolidamento delle competenze professionali e manageriali, interventi che si sono concretati nell'erogazione di oltre 56 ore pro-capite di formazione e addestramento, incrementando, soprattutto nella formazione operativa, di oltre il 17% quanto erogato nell'esercizio precedente.

Un ulteriore indicatore del mutato clima interno è costituito dalla pesante e progressiva riduzione delle controversie di lavoro, individuali e collettive (circa il 50% in meno rispetto all'anno precedente).

L'organico al 31/12/2004 risulta pari a 3299 unità mentre la consistenza media dell'anno ammonta a 3320 unità contro le 3400 del precedente esercizio. L'organico medio Dirigenti è di 49 unità oltre a 20 unità con contratti a tempo determinato (triennale).

Andamento del mercato

L'esercizio 2004 è stato un anno impegnativo ed intenso e ha determinato il conseguimento di incoraggianti risultati sotto il profilo gestionale che costituiscono una base solida per lo sviluppo aziendale di medio-lungo termine.
Altrettanto non si è verificato per quanto riguarda l'andamento del traffico.

Infatti mentre lo sviluppo del traffico commerciale di rotta dei Paesi aderenti ad Eurocontrol, in termini di unità di servizio, ha determinato un incremento medio dell'8%, l'Italia ha registrato un modesto +1,7% rispetto ad una previsione Eurocontrol per il 2004 del 3,5% e addirittura un –1,3% includendo le unità di servizio per voli c.d. esenti, che avevano avuto un notevole peso nel 2003 per l'inizio delle attività belliche in IRAQ.

Per "unità di servizio" si intende l'unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza.

Le tabelle sottostanti evidenziano il confronto con i principali providers europei per il traffico commerciale e totale di rotta:

Traffico Commerciale (unità di servizio)	2004	2003	Variazioni	%
Germania*	10.312.534	9.365.202	947.332	10,1%
Francia	15.525.216	14.844.526	680.690	4,6%
Gran Bretagna	9.318.182	8.734.935	583.247	6,7%
Italia	7.445.109	7.318.833	126.276	1,7%
Spagna	7.372.494	6.922.634	449.860	6,5%
EUROCONTROL	91.905.254	85.092.275	6.812.979	8,0%

*Non si è in grado di scorporare il dato relativo al traffico esente in quanto lo Stato comunica solo il traffico totale

Traffico Totale (unità di servizio)	2004	2003	Variazioni	%
Germania	10.312.534	9.365.202	947.332	10,1%
Francia	15.773.681	15.211.580	562.101	3,7%
Gran Bretagna	9.519.625	8.988.179	531.446	5,9%
Italia	7.748.784	7.852.554	-103.770	-1,3%
Spagna	7.523.663	7.148.634	375.029	5,2%
EUROCONTROL	94.078.301	87.787.028	6.291.273	7,2%

Per quanto riguarda l'andamento del traffico in rotta nello spazio aereo italiano le tabelle sottostanti evidenziano la ripartizione delle unità di servizio e dei relativi voli.

Traffico in rotta (unità di servizio)	2.004	2.003	Variazioni	%
Nazionale	1.683.500	1.705.623	-22.123	-1,3%
Internazionale	5.761.609	5.613.210	148.399	2,6%
Totale pagante	7.445.109	7.318.833	126.276	1,7%
Militare	282.153	508.078	-225.925	-44,5%
Altro esente	58.236	66.972	-8.736	-13,0%
Totale esente	340.389	575.050	-234.661	-40,8%
Totale complessivo	**7.785.498**	**7.893.883**	**-108.385**	**-1,3%**

Traffico in rotta (numero di voli)	2004	2003	Variazioni	%
Nazionale	372.901	382.935	-10.034	-2,6%
Internazionale	1.128.422	1.065.254	63.168	5,9%
Totale pagante	1.501.323	1.448.189	53.134	3,7%
Militare	75.015	82.713	-7.698	-9,3%
Altro esente	136.547	143.656	-7.109	-4,9%
Totale esente	211.562	226.369	-14.807	-6,5%
Totale complessivo	**1.712.885**	**1.674.558**	**38.327**	**2,3%**

Passando all'analisi del traffico di rotta si evidenzia quanto segue:

- *il traffico internazionale* registra un incremento del 5,9% in termini di voli e del 2,6% quanto ad unità di servizio rispetto al 2003 più in particolare, disaggregando le componenti relative al traffico in sorvolo (senza scalo in Italia) ed al traffico in rotta facente scalo in Italia, si evidenzia che:
  - *il traffico di sorvolo commerciale* (voli in transito sullo spazio aereo nazionale) presenta una riduzione dell'1,5% in termini di unità di servizio rispetto al 2003 per effetto della riduzione della distanza media percorsa e del peso degli aeromobili non compensato dall'incremento dei voli (numero sorvoli) del +6,3%;
  - *il traffico internazionale commerciale* si è invece incrementato del 8,1% in termini di unità di servizio in presenza di una crescita dei voli del 5,6%. Tale incremento è determinato sia dallo sviluppo dei flussi turistici (in entrata/uscita) sia dallo sviluppo delle compagnie low cost che tendono ad assorbire la maggiore domanda di mercato;

- *il traffico nazionale commerciale* evidenzia una contrazione dell'1,3% delle unità di servizio rispetto al 2003 a causa dei minori voli (-2,6%) strettamente correlabili alla riduzione della quota di mercato della compagnia di bandiera (-8,1 % dei voli) a favore di altri vettori che complessivamente però non compensano la riduzione della domanda, accentuando peraltro i rischi di solvibilità;

- *il traffico esente* ha registrato un decremento del 40,8% rispetto al 2003 prevalentemente determinato dalla riduzione dei sorvoli di aeromobili militari correlabili all'inizio del conflitto iracheno. L'andamento del traffico esente pur avendo natura aleatoria determina effetti diretti sul valore della tariffa di assistenza al volo di rotta .

Per quanto riguarda la domanda commerciale per i servizi di terminale si evidenzia un incremento del 2,6% delle unità di servizio prodotte che si riduce al 2,4 % considerando le unità di servizio esenti.

Traffico (unità di servizio)	2004	2003	Variazioni	%
Nazionale	13.331.059	13.569.259	-238.200	-1,8%
Internazionale	17.570.647	16.537.574	1.033.073	6,2%
Totale pagante	30.901.706	30.106.833	794.873	2,6%
Militare	273.337	268.299	5.038	1,9%
Altro esente	633.575	695.137	-61.562	-8,9%
Totale unità di servizio	906.912	963.436	-56.524	-5,9%
Totale complessivo	**31.808.618**	**31.070.269**	**738.349**	**2,4%**

Traffico (numero di voli)	2004	2003	Variazioni	%
Nazionale	301.248	314.823	-13.575	-4,3%
Internazionale	322.794	308.457	14.337	4,6%
Totale pagante	624.042	623.280	762	0,1%
Militare	22.271	19.831	2.440	12,3%
Altro esente	82.336	90.298	-7.962	-8,8%
Totale esente	104.607	110.129	-5.522	-5,0%
Totale complessivo	**728.649**	**733.409**	**-4.760**	**-0,6%**

- *il traffico commerciale nazionale di terminale* analogamente a quanto già evidenziato per la rotta indica una riduzione dei volumi gestiti dell'1,8% (unità di servizio) determinata dai minori voli (-4,3% rispetto al 2003) essenzialmente legati alla notevole compressione dei volumi della compagnia di bandiera parzialmente recuperata dai maggiori volumi delle altre compagnie;

- *il traffico commerciale internazionale di terminale* registra un incremento del 6,2 % delle unità di servizio con un incremento del 4,6% dei voli rispetto all'esercizio precedente.

In termini di articolazione per aeroporto, i volumi sviluppati a livello nazionale sui 13 principali aeroporti italiani sono pari all'82% del totale.

Da evidenziare che su tali aeroporti lo sviluppo di traffico è stato dell'+1,8% mentre quello sviluppato sui restanti aeroporti è di circa il +15% rispetto al precedente esercizio a conferma dello sviluppo delle compagnie *low-cost* sugli aeroporti minori.

In conclusione l'andamento del traffico nel 2004 ha registrato modifiche che meritano particolare attenzione sia per l'andamento dei volumi prodotti sia per il diverso mix dei vettori presenti che ne modificano la distribuzione.

In allegato alla presente relazione il riepilogo dei movimenti degli aeroporti con servizi ATS assistiti da Enav.

Quale riscontro della qualità dei servizi erogati nel 2004 va considerato il positivo contributo alla regolarità dei voli rappresentato dalla riduzione di oltre il 50% dei ritardi ascrivibili ad Enav che, secondo Eurocontrol, incidono per solo l'1,12% del totale. Anche grazie a tali risultati ha potuto sostanziarsi la politica di recupero dell'immagine aziendale che ha, già, consentito di mutare radicalmente il posizionamento sui mass-media con una concreta valorizzazione del proprio ruolo.

Andamento tariffario

Il consuntivo delle tariffe per il 2004 conferma il valore applicato (68,30 € per unità di servizio di rotta e 2,97 € per unità di servizio di terminale) anche mediante il preventivato utilizzo del "Fondo di stabilizzazione tariffe" per un valore complessivo di 43,5 milioni di euro.

I minori volumi di traffico commerciale di rotta rispetto alle previsioni iniziali costituiscono balance a credito ENAV da recuperare sui costi di rotta dell'esercizio 2006 per 14,9 milioni di euro in linea, tra l'altro, con i principi contenuti nello schema di Contratto di Programma appena definito.

Nella tabella sottostante viene riportato il confronto delle tariffe di rotta applicate con quelle dei principali providers europei per il biennio 2003-2004.

Tariffe di Rotta (Valori in Euro)	2003	2004	Variazioni	%
Germania	92,26	89,31	-2,95	-3,20%
Gran Bretagna	83,83	83,08	-0,75	-0,89%
Spagna	71,34	71,34	0,00	0,00%
Italia	67,99	68,30	0,31	0,46%
Francia	61,94	61,34	-0,60	-0,97%
Media Eurocontrol	63,68	62,28	-1,40	-2,20%

Dalla tabella si evidenzia la contenuta riduzione tariffaria prevista nel 2004 nell'area Eurocontrol per il -2,2%.
Tale andamento tiene conto però dei notevoli incrementi di traffico sopra evidenziati che viceversa non hanno interessato il nostro Paese.

In termini di valore assoluto , ad eccezione della Francia, si evidenzia che l'Italia nel confronto con i principali providers presenta il più basso valore assoluto di tariffa.
Inoltre, dal confronto omogeneo con gli altri providers europei, per il 2004, risulta che i costi complessivi del servizio di assistenza al volo (comprensivi sia del costo di rotta che di quelli di terminale), per un volo che presenta la stessa distanza percorsa e l'utilizzo dello stesso aeromobile, sono significativamente più contenuti in Italia rispetto agli altri providers, compresa la Francia.
In particolare, i risultati del confronto, evidenziano la necessità di allineamento della tariffa di terminale ai valori di mercato, anche per i maggiori costi sostenuti per tali servizi in conseguenza dei maggiori schieramenti operativi necessari per il maggior numero di voli e per la diversa distribuzione del traffico sugli aeroporti minori, nonché per i nuovi servizi erogabili (Apron management)
Da evidenziare, comunque, che la difficile situazione del traffico nazionale, peraltro riconfermata da Eurocontrol anche per il 2005, (l'incremento previsto per l'Italia è del 2,5% rispetto ad una media europea del 4,3%), deve far riflettere anche rispetto alla politica tariffaria sino ad oggi seguita, e cioè quella del mantenimento della stabilità tariffaria.
Appare sempre più evidente, infatti, che l'elemento principale nella scelta dei vettori è rappresentato dal tempo di volo e dalla economicità complessiva del volo: fattori che dipendono dalla minore distanza percorsa, da una razionalizzazione delle rotte e dai costi di carburante. In sintesi gli andamenti sopra citati, evidenziano che non esiste una correlazione diretta tra volumi di traffico e tariffe.

Decreto legislativo 8 giugno2001 n. 231 e la responsabilità d'impresa

Con l'entrata in vigore del D.lgs. 231/2001 che disciplina la responsabilità degli Enti per gli illeciti amministrativi dipendenti da reato, ENAV si è dotata di un modello di organizzazione e di gestione che costituisce un valido strumento di sensibilizzazione nei confronti di tutti coloro che operano in nome e per conto di ENAV affinché seguano, nell'espletamento delle proprie attività, comportamenti corretti e lineari tali da prevenire il rischio del compimento di reati.

I principi generali ispiratori sono:

- i requisiti richiesti dal D.lgs. 231/2001;
- le linee guida dettate dalla Confindustria, diffuse in data 7 marzo 2002.

Il modello di governance si compone di:

- un Codice Etico di comportamento, che esprime i principi di deontologia aziendale che ENAV riconosce come propri e sui quali richiama l'osservanza da parte dei dipendenti, degli organi sociali, dei fornitori, dei consulenti e dei partner;
- un organismo di vigilanza, che relaziona al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale, costituito all'interno della "Funzione Audit" con compiti di controllo sul funzionamento, l'osservanza e l'aggiornamento del modello;
- un sistema di controllo interno incentrato sulle attività valutate "a rischio" ed improntate alla verificabilità e documentabilità delle operazioni rilevanti, alla separazioni delle funzioni, ed alla connessa definizione di poteri autorizzativi coerenti con le responsabilità assegnate;
- documenti informativi e procedure di selezione per dipendenti e terzi (fornitori, consulenti, e partner);

- un sistema sanzionatorio per i casi di violazione del modello, che costituiscono illecito disciplinare.

Per quanto riguarda il D.Lgs. 30 giugno 2003 n° 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", la Società ha predisposto le attività finalizzate all'aggiornamento del Documento Programmatico sulla Sicurezza che raccoglie tutta la precedente normativa relativa al trattamento dei dati personali, diventando così il testo di legge di riferimento in materia di tutela dei dati personali.

Rapporti con le parti correlate

L'unica controllata è costituita dal 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, con partecipazione di Enav pari al 60% del Fondo Consortile.

Le Società collegate sono l'ESSP, un gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) che ha come obiettivo la gestione operativa del satellite EGNOS e la commercializzazione del relativo segnale ed il CIITI (Consorzio Italiano per le Infrastrutture ed i Trasporti per l'Iraq) che dovrà emanare le linee programmatiche a breve e lunga scadenza e che ha chiuso il primo bilancio al 31 dicembre 2004 in pareggio.

In ottemperanza a quanto previsto dall' art. 2428 commi 3 e 4 del Codice Civile, si attesta che:

- non sono possedute né azioni né quote della controllante, né in nome proprio né per il tramite di società controllate;
- nel corso dell'esercizio non sono state acquistate o alienate dalla società né azioni proprie né azioni o quote dalla società controllante.

Di seguito indichiamo gli effetti economici e patrimoniali derivanti dai rapporti intercorsi con le partecipate:

Descrizione	Costi	Ricavi	Crediti	Debiti
SICTA	798	4	0	125
ESSP	92	29	0	46
CIITI	70	30	0	40

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Gli eventi significativi verificatesi dopo la chiusura dell'esercizio vengono delineati nell'ambito del successivo paragrafo relativo alla prevedibile evoluzione della gestione in quanto risultano di natura prodromica e non hanno, ancora, determinato effetti compiuti.

Evoluzione prevedibile della gestione