ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XV
n. 327

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 Spa)

(Esercizi 2003 e 2004)

Trasmessa alla Presidenza il 30 giugno 2005

TIPOGRAFIA DEL SENATO (200)

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei Conti n. 33/2005 del 24 giugno 2005 . . . . . *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAV Spa per gli esercizi dal 2003 al 2004 . . . . . » 7

DOCUMENTI ALLEGATI:

Esercizio 2003:

Relazione amministrativa . . . . . » 261

Relazione del Collegio Sindacale . . . . . » 291

Bilancio consuntivo . . . . . » 301

Esercizio 2004:

Relazione amministrativa . . . . . » 353

Relazione del Collegio Sindacale . . . . . » 395

Bilancio consuntivo . . . . . » 403

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 33/2005

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 24 giugno 2005;

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 1° gennaio 2001, in base all'articolo 35, legge n. 144 del 1999;

visti i bilanci dell'Ente suddetto, relativi agli esercizi finanziari 2003 e 2004, nonché le annesse relazioni del Presidente 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 dott. 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 Spa per gli esercizi 2003 e 2004;

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 perché 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 2003 e 2004 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV Spa), 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 Giuseppe David

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUI RISULTATI DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE DI *ENAV Spa* PER GLI ESERCIZI FINANZIARI 2003-2004

SOMMARIO

I - L'ORGANIZZAZIONE E I RAPPORTI ISTITUZIONALI. - 1. LE MODIFICHE STATUTARIE. - 2. IL NUOVO ORGANIGRAMMA. - 3. IL RAPPORTO STATO-ENAV. - 4. LA SICUREZZA SOCIETARIA. - *a)* Il d.lgs n. 626 del 1994; *b)* il d.lgs. n. 231 del 2001; *c)* la *privacy*. - 5. La comunicazione societaria. – II - L'ATTIVITÀ DI GESTIONE. - *Premessa*. - A - Le risorse umane. - 1. Il nuovo CCNL (personale non dirigente). - 2. I dirigenti. - 3. La formazione. - B - Il sistema di assistenza alla navigazione aerea. - 1. Lo spazio aereo italiano. - 2. Ricerca e sviluppo. - 3. Il «caso» Vitrociset. - 4. Il progetto di internalizzazione della manutenzione *software*. - C - Gli investimenti. - *Premessa*. - 1. Il piano 2003-2004. - 2. Il piano 2004-2006. - D - L'attività negoziale. - E - Il controllo interno. - F - I rapporti internazionali. - 1. L'attività internazionale. - 2. Il progetto Ceats. - 3. Il progetto Giustiniano. - 4. Il progetto Single-Sky. – III - GLI ESERCIZI FINANZIARI 2003 E 2004. - 1. I risultati dei bilanci 2003 e 2004. - 2. Il costo del personale. - 3. Le consulenze e le prestazioni di servizio. - 4. Il sistema informativo gestionale. - 5. La contabilità analitica, il *budget* e il controllo di gestione. - 6. La partecipazione in Sicta. – CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. - Acronimi e Glossario.

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Nella precedente Relazione che la Corte dei conti ha presentato al Parlamento ai sensi della l. 21 marzo 1958 n.259 è stato riferito sugli esercizi finanziari 2001 e 2002 (cfr. Atti Parlamentari, Senato, XIV legislatura, Doc. XV, n. 163).

L'abbinamento dei due esercizi si era reso opportuno per sottoporre al Parlamento un'analisi comparata sui primi due esercizi di gestione di Enav dopo la sua trasformazione in società per azioni, caratterizzati, il primo, da eventi esterni (tragedia di Linate) ed interni (difficoltà operativa dell'Organo decisorio caratterizzato da una elevata conflittualità collegiale) che avevano consigliato l'azionista unico di riferimento (Ministro dell'economia e delle finanze) ad affidare ad un organo monocratico (Amministratore Unico) la gestione della Società, e, il secondo, da decisioni non sempre in linea con la prospettiva, autorevolmente suggerita dalle stesse Commissioni Parlamentari, di una linea imprenditoriale votata ad una mirata strategia di investimenti che accrescesse il già valido sistema di assistenza alla navigazione aerea fornito da Enav.

La ricostituzione del nuovo Consiglio di Amministrazione, avvenuta il 9 maggio 2003, ha fatto ravvisare l'opportunità di presentare un Referto che abbracciasse gli esercizi finanziari 2003 e 2004, atteso altresì che la precedente Relazione aveva esteso la propria analisi di gestione ai fatti di maggior rilievo verificatisi fino alla data della

cessazione dell'Amministratore Unico (9 maggio 2003) e che il nuovo Consiglio di Amministrazione ha operato, nel corso dell'esercizio 2003, per poco più di un semestre. Ciò ha consentito di evitare una Relazione sulla attività gestionale del nuovo CdA circoscritta al solo secondo semestre dell'esercizio 2003 – che avrebbe sostanzialmente costituito un semplice aggiornamento di quella precedentemente trasmessa a Camera e Senato – permettendo, invece, una più compiuta attività di analisi e referto e, conseguentemente, al Parlamento di valutare gli effetti della politica gestionale di cui il nuovo management aveva appena gettato le basi.

Riferendo su un arco temporale più esteso (esercizi finanziari 2003 e 2004) la Corte dei conti può, infatti, dare al Parlamento più ampi e consolidati elementi per la valutazione di competenza istituzionale. Una valutazione che – come la Corte ha avuto modo di sottolineare nelle precedenti Relazioni – pur abbracciando l'intera gestione di Enav SpA, deve essere focalizzata, considerata anche la presenza di un sistema istituzionalizzato di recupero dei costi (aspetti entrambi che offrono al management una "serenità" operativa decisamente atipica per una SpA), sul come le scelte imprenditoriali realizzino l'oggetto sociale, che è quello di accrescere la sicurezza della navigazione aerea negli spazi aerei nazionali attraverso il continuo potenziamento degli investimenti in sistemi e strutture tecnologicamente sempre più avanzate e la permanente valorizzazione della professionalità delle risorse umane, senza trascurare la necessità di riservare adeguate disponibilità finanziarie alla ricerca e allo sviluppo. Il tutto corroborato da una sana politica di controllo e contenimento dei costi al fine di limitare le ripercussioni sul livello delle tariffe di assistenza al volo (di rotta e di terminale) a carico dei vettori aerei, e, più in generale, da una condotta

imprenditoriale informata a criteri di efficienza, economicità ed efficacia.

E' soprattutto su questi temi che il presente Referto cercherà di offrire al Parlamento uno strumento di valutazione della gestione di Enav SpA.

I - L'ORGANIZZAZIONE E I RAPPORTI ISTITUZIONALI

1- Le modifiche statutarie

L'assemblea straordinaria del 20 luglio 2004 ha approvato le modifiche dello Statuto di Enav SpA in attuazione della riforma delle società di capitali (e delle cooperative) introdotta con il d.lgs. 17 gennaio 2003 n.6.

L'adeguamento dello Statuto ha riguardato prevalentemente aspetti formali sullo sfondo di una riconfermata scelta del sistema tradizionale di "corporate" fondato sulla netta distinzione fra l'organo di amministrazione e quello di controllo.

In tema di controllo, invece, la volontà dell'azionista unico di Enav è stata quella di far confluire nel Collegio Sindacale anche la funzione di controllo contabile (attribuendo, altresì, il compenso annuo omnicomprensivo di € 30.000 al Presidente e di € 20.000 ai sindaci effettivi). E' una scelta condivisibile in quanto Enav SpA non è una società quotata nei mercati regolamentati né è obbligata a redigere un bilancio consolidato e risulta comunque fondata sull'implicito assunto

che la professionalità dei componenti il predetto Collegio garantisce l'adeguatezza dell'attività di riscontro richiesta e la piena affidabilità della valutazione finale.

La scelta dell'azionista di attribuire al Collegio Sindacale anche il controllo contabile appare, inoltre, frutto di un orientamento al quale non è estraneo l'intento di un risparmio economico. Se tale orientamento è dettato, dunque, dal convincimento che il Collegio Sindacale, nella composizione statutariamente prevista, possa validamente esercitare il controllo contabile con la stessa affidabilità di una società di revisione specializzata, ne dovrebbe conseguire l'esclusione di qualunque sovrapposizione di funzioni fra l'organo statutario di controllo ed una società di revisione incaricata della "certificazione", tanto più ove non sia obbligatoria, del bilancio annuale di esercizio e/o di bilanci intermedi. E ciò per evitare la possibilità di valutazioni non univoche, di duplicazione di controllo contabile e di complicazioni operative, oltre che di compatibilità del quadro normativo.

Per Enav, infatti, una certificazione e/o una relazione di revisione "limitata" sul bilancio annuale o intermedio non sembra trovare plausibile fondamento, non solo perché società non quotata (e, dunque, non obbligata), ma perché società fornitrice di un servizio di pubblica utilità, che non privilegia lo scopo di lucro, in cui l'andamento economico-patrimoniale potrebbe essere portato a conoscenza dei soggetti interessati alla gestione (e all'opinione pubblica), per rispondere a finalità di trasparenza contabile-amministrativa, con specifici "reports" trimestrali o semestrali confortati dai dati risultanti da un puntuale controllo di gestione.

E' accaduto, invece, che, in sede assembleare e su proposta del CdA, l'azionista, sulla base di una esigenza – peraltro non espressamente

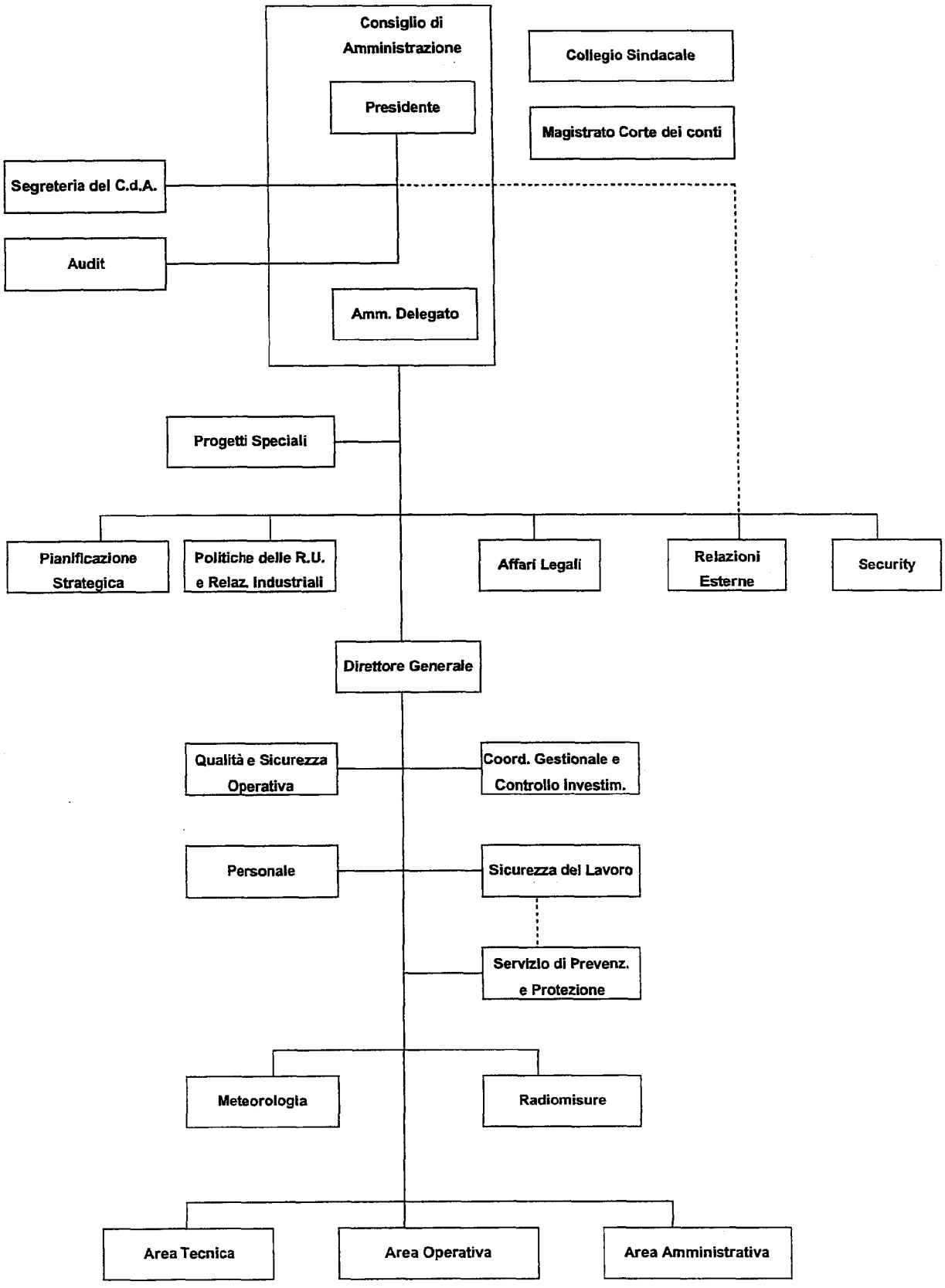
motivata - di introdurre un duplice livello di controllo in Enav, ha in pratica "affiancato" al Collegio Sindacale una società di revisione nel controllo contabile, incaricando la stessa di "certificare" sia il bilancio annuale che quello semestrale. In proposito, la Corte deve evidenziare l'operato del Ministero dell'economia e delle finanze (ma anche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, per legge, deve esprimere la sua intesa all'esercizio dei diritti dell'azionista da parte del primo) che, dopo aver promosso (d.l. n.168/04 convertito in l. n.191/2004) fra le misure finalizzate al contenimento della spesa pubblica una norma sanzionatoria (art.1, comma 9) di specifica fattispecie di responsabilità amministrativa per i casi in cui l'affidamento di consulenze non sia autorizzato dalla legge o non risponda a ipotesi di eccezionalità, ha optato per l'attribuzione ad una società di revisione specializzata dell'incarico del controllo contabile (di cui statutariamente è titolare il Collegio Sindacale), della certificazione del bilancio annuale di esercizio (non prevista come obbligatoria dalla legge) e della "revisione limitata" (che non è certificazione ma solo una dichiarazione di affidabilità di massima delle risultanze contabili) del bilancio semestrale (redatto su base volontaria da Enav ad imitazione delle società quotate in borsa).

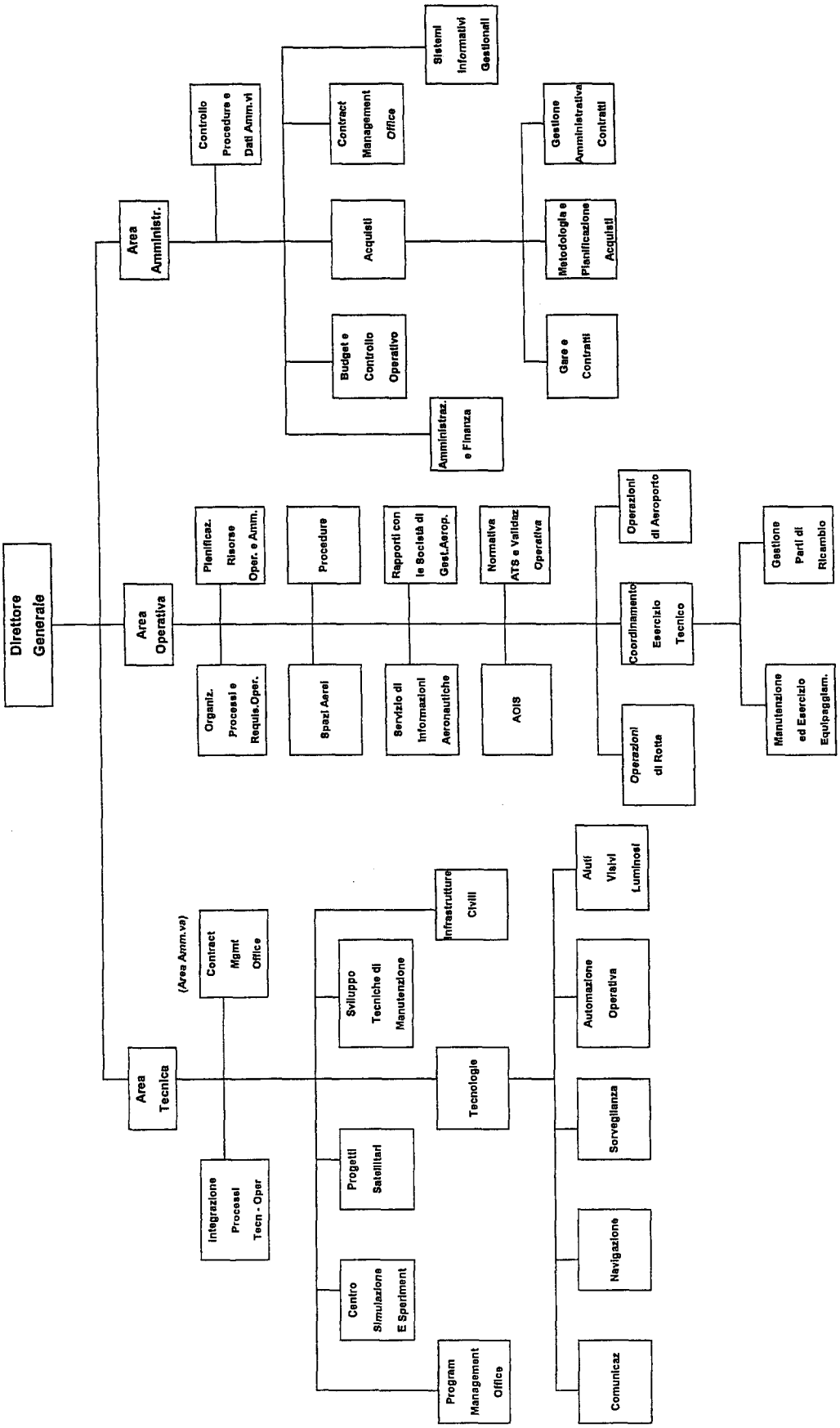
Risultato di questa sovrabbondanza di verifiche contabili è una maggiore spesa che una sana gestione finanziaria dovrebbe evitare e che, nello specifico, non appare conforme ai principi di cui al citato d.l. n.168/04.

C'è da rimarcare, inoltre, il fatto che la società incaricata della revisione contabile "complementare" e della "certificazione", a fronte della costruttiva proposta del Collegio Sindacale di mettere in comune le risultanze delle rispettive operazioni di controllo con l'obiettivo di

raggiungere una più completa ed estesa revisione contabile, ha comunicato il proprio diniego (in ciò confortata dall'intransigente presa di posizione del Ministero dell'economia e delle finanze) in virtù della specificità contrattuale della propria prestazione professionale e conseguentemente dell'opportunità di mantenere distinte l'attività di controllo dei due organi.

2 - IL NUOVO ORGANIGRAMMA


Consiglio di Amministrazione
Presidente
Amm. Delegato
Collegio Sindacale
Magistrato Corte dei conti
Segreteria del C.d.A.
Audit
Progetti Speciali
Pianificazione Strategica
Politiche delle R.U. e Relaz. Industriali
Affari Legali
Relazioni Esterne
Security
Direttore Generale
Qualità e Sicurezza Operativa
Coord. Gestionale e Controllo Investim.
Personale
Sicurezza del Lavoro
Servizio di Prevenz. e Protezione
Meteorologia
Radiomisure
Area Tecnica
Area Operativa
Area Amministrativa


Direttore Generale
Area Amministr.
Controllo Procedure e Dati Amm.vi
Sistemi Informativi Gestionali
Contract Management Office
Acquisti
Gestione Amministrativa Contratti
Metodologia e Pianificazione Acquisti
Gare e Contratti
Budget e Controllo Operativo
Amministraz. e Finanza
Area Operativa
Pianificaz. Risorse Oper. e Amm.
Procedure
Rapporti con le Società di Gest.Aerop.
Normativa ATS e Validaz Operativa
Operazioni di Aeroporto
Coordinamento Esercizio Tecnico
Gestione Parti di Ricambio
Organiz. Processi e Requis.Oper.
Spazi Aerei
Servizio di Informazioni Aeronautiche
AOIS
Operazioni di Rotta
Manutenzione ed Esercizio Equipaggiam.
Area Tecnica
(Area Amm.va)
Contract Mgmt Office
Integrazione Processi Tecn - Oper
Tecnologie
Infrastrutture Civili
Sviluppo Tecniche di Manutenzione
Progetti Satellitari
Centro Simulazione E Sperimnt
Program Management Office
Ausili Visivi Luminosi
Automazione Operativa
Sorveglianza
Navigazione
Comunicaz

Il nuovo organigramma di Enav è stato rimodellato sulla struttura di "governance" derivata dalla reintroduzione dell'Organo decisionale collegiale (Consiglio di Amministrazione) in sostituzione della temporanea (poco più di un anno dal marzo 2002 al maggio 2003) operatività della soluzione gestionale unidecisionale (Amministratore Unico) alla quale l'azionista pubblico di riferimento si era affidato all'indomani del tragico incidente di Linate (ottobre 2001).

Rispetto all'organigramma scaturito dalle numerose modifiche apportate dall'ex Amministratore Unico, il nuovo ne differisce sostanzialmente nell'attuazione organizzativa dei distinti poteri conferiti all'Amministratore Delegato e al Presidente e, quindi, nella conseguente previsione di specifiche "Funzioni" amministrative (precedentemente denominate Unità Organizzative) e nella attribuzione di "missioni e compiti".

Il Consiglio di Amministrazione si compone di 7 membri in carica per un triennio. Il CdA ha riservato a sé la competenza in ordine alle scelte di ordine strategico e programmatico, all'approvazione dei Contratti di Programma e di Servizio con i Ministeri interessati, alle operazioni societarie di carattere straordinario ed alla conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziaria.

Al Presidente del CdA, legale rappresentante da Statuto, sono principalmente attribuiti poteri di sovrintendenza in ordine all'attuazione delle delibere consiliari, di vigilanza sull'andamento delle attività aziendali e di coordinamento delle attività di internal auditing.

All'Amministratore Delegato sono conferiti tutti i poteri per l'amministrazione della Società, compresa la legale rappresentanza,

esclusi soltanto quelli di legge, di Statuto e riservate dal Consiglio alla propria competenza.

L'Assemblea del 9 maggio 2003 ha fissato in € 38.000 annui l'emolumento spettante al Presidente del CdA, comprensivo dell'emolumento di Consigliere, e in € 19.000 annui quello dei Consiglieri. Nella riunione del 30 ottobre 2003 il CdA ha stabilito - sentito il parere del Collegio dei Sindaci - la remunerazione dell'Amministratore Delegato in € 300.000 annui, oltre ad una parte variabile di € 90.000 annui da corrispondersi al raggiungimento di obiettivi correlati al piano industriale e/o al budget della Società. Il compenso dell'Amministratore Delegato era stato fissato, nella riunione del CdA del 9 marzo 2001, in L. 700.000.000 annui oltre a un "bonus" di L. 200.000.000 annui correlato al raggiungimento di obiettivi di carattere economico e finanziario della Società.

L'organigramma di Enav aveva soprattutto bisogno di un "restyling" capace di restituire all'attività del management gli strumenti di una moderna società per azioni operante per la realizzazione di un fine di assoluta rilevanza pubblica.

Tale finalità è stata raggiunta non attraverso una "rivoluzione" organizzativa della macrostruttura, ma tramite l'affinamento delle "missioni e dei compiti" assegnati ed un riesame qualitativo e quantitativo (non ancora completato) delle dotazioni organiche delle microstrutture.

La governance più prettamente operativa, cioè quella affidata al Direttore Generale e ai responsabili dei successivi livelli operativi, è stata mantenuta inalterata nella tradizionale e funzionale bipartizione in Area Operativa e Amministrativa, ma è stata ampliata mediante la previsione di una specifica Area Tecnica, che ha riunito "funzioni" già

direttamente dipendenti dal Direttore Generale. Per tale Area, così come già per le altre due, è stata istituita una nuova Vice-Direzione.

I tre settori, peraltro, necessitavano, ciascuno in misura diversa, di attente valutazioni correttive da parte del management.

L'Area Operativa, che è il fulcro dell'attività istituzionale di Enav in quanto interessa tutte le operazioni di controllo del traffico aereo e tutte le attività ad esse propedeutiche, ha mostrato nel tempo efficienza e professionalità. Quello che mancava, o che non era sufficientemente alimentata, era l'attività di coordinamento strategico fra i vari centri di controllo e fra la direzione centrale e la periferia.

L'Area Amministrativa soffriva di una non equilibrata distribuzione del personale (ancora oggi in parte presente), ma soprattutto degli effetti dei mutamenti organizzativi e procedurali (spesso di difficile applicazione) introdotti (e ora opportunamente ma faticosamente abbandonati) dalla precedente amministrazione.

Nell'ambito dell'Area Amministrativa, il settore maggiormente bisognoso di sostanziali ritocchi era quello delle "gare e contratti": un comparto vitale per l'approvvigionamento "funzionale" di Enav, denso di difficoltà operative per le problematiche giuridiche e procedurali coinvolte, spesso affrontate, nel passato, seguendo una inveterata prassi di non conformità alle prescrizioni normative, che la scarsa efficienza dei controlli interni aveva favorito (così come, poi, rivelato dal neocostituito Internal Audit, infra, II, E).

Ma dove il management doveva incidere "funditus" era nella riorganizzazione delle funzioni successivamente riunite nell'Area Tecnica. Funzioni che comprendono, fra le altre, quella della pianificazione e realizzazione dei programmi di investimento, della proposizione di soluzioni ingegneristiche più adeguate al mantenimento

e allo sviluppo dei sistemi di controllo della navigazione aerea, dell'attività consultiva negli interventi infrastrutturali e impiantistici e nella predisposizione dei relativi capitolati tecnici, nonché la cura dei progetti satellitari e del centro di simulazione e sperimentazione.

Alla mancanza di precise linee strategiche e indirizzi di coordinamento e ad una farraginosa distribuzione interna dei compiti (e delle responsabilità), si aggiungeva il fatto che non raramente le professionalità assegnate a tale settore venivano influenzate da scelte discrezionali dell'organo decisorio non sempre direttamente rispondenti alla valutazione puramente tecnica dell'investimento programmato.

Nei prossimi paragrafi si analizzerà come le esigenze riorganizzative delle tre Aree siano state soddisfatte.

L'Area Operativa

Con la riorganizzazione delle Funzioni poste alle dirette dipendenze del Direttore Generale ed in particolare dell'Area Operativa, l'Azienda ha posto un importante tassello per la riorganizzazione di Enav.

L'intento è stato quello di introdurre un reale decentramento delle responsabilità e dei poteri decisori necessari per assicurare tempi di reazione consoni alla delicatezza ed alla complessità dei servizi aziendali forniti, garantendo al tempo stesso il coordinamento e l'efficienza di sistema delle attività territoriali grazie all'unicità di indirizzo strategico e procedurale delineato dalle strutture dipendenti dal Presidente e dall'Amministratore Delegato.

Con il nuovo modello organizzativo dell'Area Operativa si avvia un decentramento che dovrebbe consentire una maggiore distribuzione di poteri, responsabilità e leve gestionali.

Ferma restando la focalizzazione per tipologia di servizio tra "operazioni di rotta" (da cui dipendono i quattro ACC – Air Control Center di Milano, Padova, Roma e Brindisi) e "operazioni di aeroporto" (ex "operazioni di terminale"), di particolare rilievo è l'istituzione sul territorio di quattro "presidi" di coordinamento delle strutture aeroportuali che, in collegamento con la Funzione Operazioni di Aeroporto, sono tenuti a garantire il necessario indirizzo ed un più tempestivo supporto alle strutture aeroportuali di rispettiva competenza.

Infatti, i Coordinamenti Territoriali rappresentano un livello organizzativo intermedio tra le Funzioni operative centrali e le Funzioni operative territoriali, consentendo una reale distribuzione dei poteri centrali di indirizzo e controllo e delle funzioni di supporto, con il risultato di avvicinare concretamente il centro al territorio.

In tale prospettiva si inserisce l'attribuzione ai Coordinamenti Territoriali di specifiche funzioni di supporto finalizzate alla qualità e alla sicurezza del volo nonché all'esercizio tecnico degli impianti.

Tale decentramento dovrebbe consentire - secondo Enav - anche consistenti ottimizzazioni delle risorse e delle professionalità disponibili, garantendo omogeneità e fluidità nella gestione delle risorse umane nonché degli acquisti e della gestione amministrativa.

L'Area Tecnica

Nel primo semestre 2004 è stata istituita in Enav una nuova struttura, denominata "Area Tecnica", in accordo al Piano di riorganizzazione aziendale approvato a fine 2003.

La nuova Area, operando in stretta collaborazione con l' Area Operativa e l'Area Amministrativa, è chiamata a presidiare:

- le attività ingegneristiche di definizione, pianificazione e realizzazione dei progetti di investimento aziendali, finalizzati a garantire l' innalzamento dei livelli di sicurezza e di efficienza operativa;
- l'ammodernamento di impianti non più adeguati;
- il raggiungimento di importanti traguardi di innovazione tecnologica, già condivisi in ambito Eurocontrol, la cui ricaduta su affidabilità, capacità, continuità del servizio è riconducibile all'introduzione di un ampio spettro di nuove tecnologie.

Sono di competenza dell'Area anche i progetti di ricerca applicata e pre-operativa, per il cui sviluppo si attinge in prevalenza a finanziamenti comunitari e di Eurocontrol.

Con l'istituzione della nuova struttura organizzativa Enav intende innanzitutto risolvere alcuni delicati punti critici afferenti ai processi di Program Management e di Ingegneria dei Sistemi, la cui inadeguatezza è stata più volte segnalata anche dalla Funzione di Auditing aziendale. A tal fine, sono stati assegnati all' Area Tecnica due obiettivi primari:

- presidiare i processi di definizione, pianificazione e controllo degli sviluppi associati al Budget Investimenti, caratterizzato da spiccate connotazioni di complessità, numerosità e valore degli interventi;
- attivare il processo di recupero di know-how strategico e primership sistemistica che, diversamente da quanto avviene per altri Service

Providers europei, nella realtà Enav sono appannaggio esclusivo delle industrie del settore.

L' Area Tecnica è articolata nelle seguenti Funzioni:

a. *Tecnologie*

Come missione primaria della Funzione emerge quella di individuare, proporre e realizzare le soluzioni ingegneristiche più adeguate alle esigenze operative e quella di presidiare lo sviluppo e il mantenimento dei Core System ATM. E' affidata alla Funzione la responsabilità di seguire le evoluzioni tecnologiche dei prodotti dei domìni CNS-ATM (Comunicazione Navigazione e Sorveglianza/Air Traffic Management) e le relative innovazioni di mercato. Per meglio focalizzarsi sulle soluzioni tecnologiche da adottare, realizzare e mettere in operatività, la Funzione è organizzata in alcune unità di secondo livello con competenze, rispettivamente, nei domìni Comunicazioni, Navigazione, Sorveglianza, Aiuti Visivi Luminosi e Automazione Operativa.

b. *Infrastrutture Civili*

Il compito fondamentale della Funzione è quello di fornire il contributo professionale di tipo tecnico ai progetti infrastrutturali e impiantistici associati agli interventi realizzativi di sito, nel rispetto delle norme sulla sicurezza e sulla salute dei lavoratori. La Funzione presidia inoltre gli interventi di manutenzione straordinaria degli edifici della sede

aziendale centrale e gestisce anche l'anagrafica dei beni immobili della Società.

c. *Program Management Office*

La Funzione assicura la pianificazione e la realizzazione dei programmi di investimento, garantendone l'adeguatezza delle soluzioni, il rispetto del budget, il corretto avanzamento economico e temporale, fornendo adeguati livelli di reporting al management di Area.

d. *Progetti Satellitari*

Il compito fondamentale della Funzione è quello di presidiare le linee evolutive delle tecnologie satellitari e pianificarne l'impiego nel settore dell' ATM. Appartengono alla Funzione anche il coordinamento e la gestione delle cooperazioni con Enti, Società, Consorzi e strutture universitarie, nazionali ed internazionali, su progetti di ricerca nel settore o ad esso collaterali, prevalentemente finanziati da Eurocontrol o dalla Commissione Europea.

e. *Centro di Simulazione e Sperimentazione*

La Funzione ha il compito di condurre programmi di simulazione e sperimentazione pre-operativa di funzioni applicative avanzate, allo

scopo di valutarne gli impatti migliorativi sulle tecniche di controllo, sulla sicurezza, sull'affidabilità e sulla capacità del sistema.

f. Sviluppo Tecniche di Manutenzione

Alla Funzione è affidato il mandato di definire e sviluppare un modello operativo di manutenzione volto a migliorare la disponibilità degli impianti e i processi di manutenzione, elaborando un modello operativo efficace basato sull' internalizzazione del know-how di sistemi, impianti e apparati e sul presidio delle rispettive manutenzioni.

g. Integrazione Processi Tecnico-Operativi

Alla Funzione è demandato il compito di raccordare i processi di mutuo impatto tecnico-operativo, al fine di individuare aree di inefficienza e criticità e proporre soluzioni volte a promuovere sinergie fra le aree.

Risponde inoltre all' Area Tecnica, anche se gerarchicamente dipendente dall'Area Amministrativa, la Funzione:

h. Contract Management Office

Il suo compito è quello di assicurare il supporto professionale giuridico-amministrativo ai gruppi di progetto nelle attività di formalizzazione dei documenti necessari ad espletare le procedure di acquisto; altro mandato

è quello di supervisionare le procedure di liquidazione delle fatture, per garantirne la conformità con le previsioni contrattuali.

L'Area Amministrativa

Se la riorganizzazione e la ridistribuzione delle competenze nell'Area Operativa ha risposto ad esigenze di ricerca di efficienza nell'azione dei responsabili di settore e del personale coordinato, e la costituzione di un'Area Tecnica ha colmato una grave lacuna nell'organizzazione della Società, influente particolarmente sull'attività propedeutica e successiva alle decisioni di investimento, per l'architettura dell'organigramma dell'Area amministrativa non sembra potersi giungere, allo stato, ad analoghe favorevoli valutazioni.

Infatti, per alcune Funzioni (ex Unità Organizzative), si è optato per una frammentazione delle responsabilità di direzione che, da un punto di vista funzionale, obbligano ad una maggiore incidenza dell'attività di coordinamento e, da un punto di vista finanziario, producono, con la creazione di nuove posizioni dirigenziali (perdipiù ricoperte mediante chiamata diretta di soggetti esterni), un notevole incremento della spesa per il personale.

Decisamente positiva è stata, invece, la forte spinta propulsiva data dalla nuova Direzione al processo di implementazione del Sistema Informativo Gestionale (v., *infra*, III, 4), alla innovazione delle procedure, alla cura dell'attività contrattuale e soprattutto all'esercizio di un'attività di controllo più immanente ed estesa a tutte le fasi negoziali.

Ma l'Area necessita in materia contrattuale e amministrativo-contabile di una nuova e più puntuale disciplina regolamentare (alla cui predisposizione risulta che stiano lavorando le strutture amministrative

della Società) atteso che i regolamenti in vigore in Enav anteriormente alla sua trasformazione in SpA sono di fatto disapplicati e quelli la cui introduzione era stata suggerita dalle conclusioni di una costosa consulenza (fortemente voluta dalla precedente amministrazione e riferibile all'esercizio 2002) sono risultati poco funzionali e di difficile applicazione (così come sottolineato, anche, nella relazione di verifica dell'Internal Audit).

3 - Il RAPPORTO STATO - ENAV

a) I rapporti finanziari

La trasformazione di Enav da ente pubblico economico in società per azioni (1° gennaio 2001) ha coinciso con l'abbandono da parte dello Stato del sovvenzionamento mediante erogazioni in conto capitale, in linea con la necessaria politica di contenimento delle spese a carico della finanza pubblica. Enav, del resto, ha un bilancio in attivo, una liquidità pregressa ed un cash flow sufficienti a fronteggiare gli oneri di investimento senza dover ricorrere, almeno a breve termine, a finanziamenti esterni.

Peraltro, nella prospettiva di una maggiore concentrazione di risorse finanziarie nella ricerca e sviluppo, dalla quale Enav non può prescindere per adeguare le proprie tecnologie a quelle dei providers europei (e mondiali) più competitivi, non ha certo giovato la previsione legislativa (art.4, comma 13 della legge finanziaria 2004 n.350/03) della

restituzione di 67 milioni di euro che la l. 29 gennaio 2001 n.10 aveva stanziato a favore di Enav per il progetto Galileo.

La restituzione – assentita dal precedente Amministratore Unico – ha fatto mancare ad Enav la necessaria provvista monetaria in un momento in cui l'attuazione del progetto Galileo ha avuto una decisa accelerazione in ambito europeo e l'adesione anche degli Stati Uniti.

Recentemente, peraltro, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - che, in virtù dell'art. 2, l. n.10/2001 è competente alla ripartizione dei finanziamenti previsti dalla stessa legge - ha deciso di riassegnare ad Enav parte dei contributi riassorbiti tenuto conto degli impegni assunti dalla Società nella partecipazione al progetto in questione e ai suoi successivi sviluppi.

b) Il contratto di programma e di servizio

La l. 21 dicembre 1996 n. 665, che ha stabilito la trasformazione (dal 1 gennaio 1996) in Ente di diritto pubblico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, dopo aver elencato all'art. 2, commi 2 e 3 i compiti del nuovo Ente nazionale di assistenza al volo (Enav)[1] - compiti rimasti invariati anche dopo la sua

[1] Comma 2: "All'Ente competono, in particolare, l'organizzazione e l'erogazione dei servizi:
a) di traffico aereo, consistenti nel servizio di controllo della circolazione aerea, nel servizio di informazione di volo, nel servizio consultivo e di allarme;
b) di meteorologia aeroportuale;
c) di informazione aeronautica;
d) di telecomunicazioni aeronautiche;
e) di radio-navigazione e radio-diffusione.

Comma 3: "L'Ente svolge inoltre i seguenti compiti:
a) promuove ed attua iniziative di interesse nazionale nei settori sistematici della navigazione aerea, del controllo della circolazione aerea e della sicurezza delle operazioni di volo;
b) cura lo studio e la ricerca sui sistemi di navigazione, il potenziamento degli impianti di assistenza al volo in correlazione anche alla realizzazione del piano generale dei trasporti e del piano generale degli aeroporti;

trasformazione in SpA (e successivamente armonizzati con quelli assegnati ad Enac a seguito dell'entrata in vigore del Regolamento comunitario n.549/2004, avvenuta con il d.l. n.237/04 convertito nella l.n.265/04) - definisce, all'art. 9, il contenuto e le finalità del contratto di programma e di servizio nel modo seguente:

...omissis

2. Il contratto di programma:

a) regola le prestazioni e definisce gli investimenti e i servizi, anche di rilevanza sociale o comunque resi in condizione di non remunerazione dei costi, stabilendo i corrispettivi economici e le modalità di erogazione;

b) definisce gli obiettivi e gli standard, nonché le modalità e i tempi di adeguamento, relativi ai livelli di sicurezza e di qualità dei servizi, alla produttività dei fattori impiegati, inclusi gli investimenti, ed ai rispettivi costi. L'adeguamento ai predetti obiettivi e standard è correlato alla variazione delle tariffe e a eventuali trasferimenti statali destinati a investimenti;

c) definisce i servizi istituzionali da svolgere in proprio e quelli da concedere in appalto o in gestione a terzi; l'Ente fino alla definizione del contratto di programma non assume impegni che vincolino l'applicazione del medesimo;

d) prevede verifiche, obblighi di adeguamento e sanzioni per i casi di inadempienza.

3. Il contratto di programma è stipulato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e stabilisce le modalità di

---

c) provvede alla formazione e all'addestramento di personale aeronautico specialistico, interno od esterno, proprio o di terzi;
d) produce la cartografia;
e) provvede al controllo in volo delle procedure operative e della radio,misure degli apparati di radio-navigazione.

raggiungimento degli obiettivi definiti nel piano di cui all'articolo 1, comma 2.

4. Sullo schema di contratto di programma è richiesto il parere obbligatorio delle competenti Commissioni parlamentari, che devono esprimerlo nel termine di trenta giorni dalla richiesta, allo scadere del quale il suddetto schema si intende favorevolmente valutato.
5. Il contratto di servizio ha durata almeno triennale; regola le prestazioni e definisce i servizi di rilevanza sociale che l'Enav è tenuto ad erogare in condizioni di non remunerazione dei costi e ne stabilisce i corrispettivi economici e le modalità di erogazione; definisce altresì gli standard di sicurezza e di qualità dei servizi erogati, anche in base alla normativa comunitaria; definisce le sanzioni per i casi di inadempienza.

Se la distinzione fra contratto di programma e di servizio non fosse nota per la loro sperimentata applicazione in altri Enti deputati allo svolgimento di servizi pubblici (per es. Poste, RAI) la tecnica legislativa utilizzata nella formulazione dell'art. 9 sopra riportato spingerebbe l'interprete a riconoscere l'assoluta pleonasticità del comma 5 relativo al contratto di servizio che, nello specificare le relative finalità, ricalca il contenuto del contratto di programma di cui al comma 2. Infatti, oltre alla previsione del compito di "regolare le prestazioni" (espressione generica e comune anche al contratto di programma) il testo normativo non fa che ripetere, fra i compiti del contratto di servizio, quelli contenuti nel comma 2 e cioè:

a) definisce i servizi di rilevanza sociale che l'Enav è tenuto ad erogare in condizioni di non remunerazione dei costi e ne stabilisce i corrispettivi economici e le modalità di erogazione;

b) definisce gli standard di sicurezza e di qualità dei servizi erogati, anche in base alla normativa comunitaria (è l'unica integrazione del comma 5 rispetto al comma 2);
c) definisce le sanzioni per i casi di inadempienza.

Per poter assegnare al contratto di servizio un ruolo autonomo da quello del contratto di programma è, pertanto, necessario riconoscere al primo, nel limite dei compiti definiti dal comma 5, una funzione di normazione di dettaglio dei contenuti programmatori tipici del secondo, che, proprio per il suo carattere previsionale e delimitativo, è sottoposto al preventivo parere obbligatorio delle competenti Commissioni parlamentari (non previsto per il contratto di servizio).

La limitata funzione del contratto di servizio ha più volte indotto i soggetti istituzionali (Enav e i Ministeri "vigilanti") a stipulare un unico contratto (di programma e di servizio): la scelta, considerata la generica formulazione del testo normativo analizzato, risponde a finalità di razionalità e di speditezza ed è da condividere.

Non è altrettanto da condividere – e la Corte lo ha già sottolineato nella precedente Relazione – la tesi, originariamente sostenuta ma poi (apparentemente) abbandonata dal Ministero dell'economia e delle finanze, secondo cui attraverso il contratto di programma o di servizio, si potrebbero apportare modifiche alla normativa vigente per adeguare le "prestazioni" di Enav (e dello Stato) e segnatamente le modalità di determinazione delle tariffe.

La Corte ritiene opportuno ribadire che, in virtù del generale principio di gerarchia delle fonti, mai una fonte negoziale, ancorché riguardata come regolatrice di rapporti giuridico-finanziari, può abrogare o derogare una fonte normativa primaria: con la conseguenza che, nello

specifico, le modalità di determinazione delle tariffe fissate con legge ordinaria possono essere modificate e/o integrate solo mediante altra fonte avente valore di legge.

La Corte, peraltro (v. Relazione 2001-2002), si era soffermata su un altro aspetto di assoluta rilevanza che fungeva da precondizione della stessa sopravvivenza della normativa riguardante l'operatività del contratto di programma e di servizio. Infatti, la disposizione di legge (art. 35, l. 17.05.1999 n. 144, che stabiliva la trasformazione di Enav in società per azioni) non faceva alcun riferimento alla l. n. 665/96 quale regolatrice dell'attività di Enav SpA e la l. n. 665/96 conteneva (e contiene) una disciplina normativa in gran parte incompatibile con quella di una SpA e con lo statuto di Enav.

Poiché una fonte regolatrice dei rapporti Enav-Stato, in considerazione dell'interesse pubblico insito nello svolgimento dell'attività della Società, era necessaria, la Corte, pur nel silenzio del legislatore, giudicava che fossero da ritenere (ovviamente) in vigore tutte le norme di settore non esplicitamente abrogate e quelle della l. n. 665/96 non incompatibili con la nuova natura giuridica di SpA assunta da Enav. Alla luce del d. l. 8 settembre 2004 n. 237 convertito nella l. 9 novembre 2004 n. 265, (recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile) si può oggi riconoscere una conferma indiretta della sopravvissuta vigenza della l. n. 665/96 (perlomeno limitatamente all'art. 9 concernente le definizioni dei contenuti del contratto di programma e di servizio) nella disposizione di cui all'art. 1 che, pur non facendo espresso richiamo alla l. n. 665/96, così recita: "sono salve le attribuzioni.....di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ivi inclusa la stipula di contratti di

programma e di servizio con Enac e Enav SpA e l'approvazione delle tariffe.

d) La determinazione delle tariffe

Semplificando molto la normativa in vigore (l. n. 411/77, in particolare la l. n. 160/89), la misura delle due tariffe unitarie applicate da Enav per i propri servizi di assistenza alla navigazione aerea di sorvolo dello spazio aereo nazionale da parte di aeromobili nazionali ed internazionali (tariffe di rotta) e per lo scalo negli aeroporti nazionali (tariffe di terminale) derivano dal risultato matematico del rapporto fra i costi sostenuti nell'anno per detti servizi e il numero totale delle unità di servizio prodotte (cioè la quantità del traffico aereo assistito).

La tariffa unitaria così sinteticamente definita è, però, quella individuata in sede di bilancio preventivo (budget), dato che i costi e il numero delle prestazioni offerte possono essere conosciuti nel loro esatto ammontare solo a chiusura dell'anno (solare) di riferimento.

La tariffa applicata a partire dal 1° gennaio dell'anno "n" è, pertanto, una tariffa provvisoria calcolata su base previsionale da Enav e "decretata" (cioè approvata, con la conseguente autorizzazione alla riscossione) da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la difesa e dell'economia e tesoro.

Al fine di evitare, da un lato, eccessive discrasie fra i valori delle unità tariffarie (meglio definiti dalla legge coefficienti unitari di tassazione: CUT per i servizi di assistenza in rotta e CTT per quelli di terminale) previste e quelle consuntivate e, dall'altro, favorire la loro regolare applicazione dal 1° gennaio dell'anno di riferimento, sono

necessarie una previsione budgetaria corretta e affidabile ed una tempestiva approvazione da parte dei Ministeri vigilanti.

La contemporanea presenza di questi due requisiti ha, infatti, effetti diretti nella riscossione delle tariffe che possono incidere in misura rilevante, sia nei bilanci del creditore (Enav) che in quelli del debitore (compagnia aerea).

Purtroppo, come può constatarsi dai due prospetti seguenti, entrambe le operazioni, cioè quella di una previsione del coefficiente unitario di tassazione vicina al dato consuntivato e della tempestività dell'approvazione delle tariffe, sono state deficitarie.

La sproporzione fra il dato di previsione e quello di consuntivo è decisamente rilevante per l'unità tariffaria di rotta (CUT) che mostra negli ultimi dieci anni un forte divario per eccesso (sopravalutazione e/o sottovalutazione dei costi del traffico) fino alla trasformazione di Enav in SpA (2000) e per difetto (sottovalutazione dei costi e/o sopravalutazione del traffico aereo) nel 2001 e 2002, anni sui quali ha, peraltro, inciso negativamente la riduzione dei voli a causa dell'evento dell'11 settembre 2001 (cfr. prospetto 1).

Prospetto 1

ANNO	TARIFFA DI ROTTA		TARIFFA DI TERMINALE		
	CUT Consuntivato	**CUT Applicato**	**CTT Consuntivato**	**CTT voli intern.li**	**CTT voli naz.li****
1996	91.133,28	98.294,56	2.498,02	2.905,42	1.452,71
1997	103.059,09	125.276,08	2.850,73	2.670,24	1.335,12
1998	119.230,64	124.462,93	2.487,75	3.034,38	1.517,19
*1999	56,87	64,95	2,74	2,92	1,46
*2000	58,69	63,33	2,71	2,99	1,50
*2001	61,22	56,26	2,87	3,05	1,53
*2002	59,43	57,94	3,03	3,10	1,55
*2003	n.d.	67,99	3,14	3,36	1,68
*2004	n.d.	68,30	n.d.	2,97	1,49
*2005	n.d.	69,39	n.d.	2,97	2,97

* Valori in euro

** Ai sensi dell'art. 5, l. n. 160/89 la tariffa di terminale dei voli nazionali è ridotta del 50% e la copertura del restante 50% è a carico dello Stato quale onere sociale.

Altro fenomeno di non trascurabile rilevanza economica è quello del ritardo della "decretazione" ministeriale della tariffa applicabile che ha fatto registrare negli ultimi anni dati preoccupanti, facilmente evidenziabili nel prospetto 2 sottoriportato.

Tempi di approvazione dei Coefficienti di Tariffazione

Prospetto 2

ANNO	CUT		CTT	
	data delibera ENAV	**data pubbl. G.U. del D.M.**	**data delibera ENAV**	**data pubbl. G.U. del D.M.**
1994	29/10/1993	31/12/1993	29/10/1993	31/12/1993
1995	02/12/1994	25/02/1995	02/12/1994	07/06/1995
1996	20/12/1995	15/05/1996	20/12/1995	14/11/1996
1997	25/10/1996	29/01/1997	25/10/1996	13/09/1997
1998	27/11/1997	14/10/1998	27/11/1997	16/02/1999
1999	17/12/1998	02/10/2000	17/12/1998	12/07/2000
2000	11/11/1999	25/06/2001	11/11/1999	13/03/2001
2001	07/11/2000	n.d.	07/11/2000	n.d.
2002	02/12/2002	n.d.	02/12/2002	n.d.
2003	02/12/2002	n.d.	02/12/2002	11/02/2005
2004	30/10/2003	n.d.	30/10/2003	11/02/2005
2005	16/11/2004	n.d.	16/11/2004	n.d.

Nell'ultimo biennio di Enav quale ente pubblico economico (1999-2000) la decretazione ministeriale è stata adottata a distanza di quasi due anni, mentre dal momento della sua trasformazione in S.p.A. l'autorizzazione ministeriale o non è intervenuta (2001-2002) o è stata acquisita in sanatoria (2003-2004).

Anche la discrasia temporale nell'approvazione delle due tariffe non è di poco momento, specialmente per quanto riguarda quella di terminale (CTT). Infatti, mentre l'errata valutazione del valore previsionale della tariffa di rotta (CUT) o la sua non tempestiva approvazione da parte dei Ministeri vigilanti, pur influendo sulla misura della tariffa applicata e sui tempi della sua applicazione (nel corso dell'anno di riferimento) non incide sulle reali posizioni creditorie (di Enav) e debitorie (delle compagnie aeree) quali accertate in sede consuntiva, dato che, attraverso il meccanismo del "balance" - cioè della compensazione (a credito o a debito) delle tariffe praticate rispetto a quelle che avrebbero dovuto essere esattamente adottate in virtù delle risultanze a consuntivo del valore del rapporto costi/unità di servizio - lo stesso strumento di compensazione contabile finanziaria fra Enav e le compagnie aeree non è previsto normativamente per la tariffa di terminale (CTT), ma soltanto una compensazione fra Enav e Stato con riflessi che possono essere finanziariamente negativi o per le compagnie aeree (nel caso in cui sia stata applicata una tariffa superiore a quella scaturita dai costi consuntivati) o per lo Stato (nel caso opposto, in quanto tenuto alla copertura dei maggiori costi sostenuti e non remunerati dalla tariffa stessa).

In più, c'è da rilevare, sempre a proposito della tariffa di terminale, che, per ovviare alla intempestiva emanazione del decreto di approvazione (che dovrebbe essere emanato entro il 31 ottobre dell'anno n-1 per consentire la sua entrata in vigore il 1° gennaio dell'anno n) l'art. 5, comma 9, l. n. 160/89 stabilisce che: "....qualora il decreto entri in vigore in data successiva all'inizio dell'anno al quale si riferisce, a partire dal 1° gennaio dell'anno stesso e fino alla data di entrata in vigore del decreto si applica il CTT in vigore nell'anno precedente, maggiorato di una percentuale pari al tasso di inflazione programmato". In teoria, tale disposizione (non prevista per la tariffa di rotta e mai applicata analogicamente in virtù dell'operatività per essa a posteriori del descritto meccanismo compensativo di "balance"), introdotta per sopperire all'eventuale assenza del decreto di approvazione e della legittimità dell'applicazione del coefficiente tariffario revisionale, potrebbe produrre (a causa dell'automatismo della maggiorazione inflazionistica) effetti moltiplicatori (per le compagnie aeree) su una previsione tariffaria (ancorché approvata) che si dimostrasse errata per eccesso, cioè superiore a quella accertata a consuntivo.

Appare pertanto assolutamente necessario, sotto tale profilo, un intervento normativo correttivo che restituisca omogeneità operativa e certezza giuridica ai rapporti finanziari fra Enav e le compagnie aeree.

d) Il contratto di programma 2004-2006

Nello schema di "contratto di programma" valido per il triennio 2004-2006, l'azionista di riferimento di Enav SpA (Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa

con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) ha fortemente voluto l'introduzione dello strumento economico-finanziario del c.d. cost-cap, cioè della previsione dell'operatività di un tetto massimo di spesa sostenibile e di una variabile di efficientamento della gestione finanziaria con l'intento di contenere le necessità di budget annuale e conseguentemente calmierare il livello delle tariffe praticate da Enav ai vettori aerei, soggette all'andamento dei costi della Società in virtù del meccanismo automatico della loro copertura (c.d. cost-recovery).

Consapevole della possibile incidenza negativa che l'introduzione di tale meccanismo "contenutivo" potrebbe produrre sulla programmazione e realizzazione degli investimenti della Società – assolutamente necessari per la garanzia della sicurezza della navigazione aerea e ai quali Enav è tenuta, oltretutto, proprio in virtù dell'accordo sottoscritto con i Ministeri vigilanti – il contratto di programma prevede l'applicazione del cost-cap limitatamente ad alcuni oneri specifici, quali "la remunerazione del capitale, i costi operativi e del personale (Irap inclusa)", mentre le altre variabili di spesa (ammortamenti, costi Eurocontrol, costi dell'Aeronautica Militare, riduzioni per voli esenti e variazioni di traffico) continueranno ad essere riconosciute (cioè ad essere "coperte" dalle tariffe) "a piè di lista".

La soluzione "mista" adottata (non risulta che lo strumento del cost-cap sia stato adottato da altri *providers* europei, anzi, l'unico caso di applicazione integrale dello stesso ha creato grossi problemi gestionali in Gran Bretagna ed è stato prontamente ritirato) potrà essere valutata nei suoi effetti solo a conclusione del triennio di operatività del contratto di programma in questione, ma una considerazione che già può essere fatta è quella sui motivi che hanno indotto alla introduzione del *cost-cap*. Ebbene, se la sua finalità principale è quella del controllo dei livelli

tariffari applicati annualmente da Enav per le prestazioni di assistenza al volo fornite alle compagnie aeree, allora non si può non sottolineare che, come può agevolmente evincersi dalla Tab. 1, le tariffe Enav si pongono nella media dei livelli europei e, per quanto riguarda i più grandi *providers*, superiore alla Francia, ma inferiori, per esempio, alla Gran Bretagna e alla Spagna e il trend di lieve crescita delle tariffe Enav per il 2005, a fronte di una diffusa tendenza al ribasso di quelle degli altri Paesi, è dovuto al notevole (e necessario) incremento degli investimenti che nei precedenti esercizi finanziari avevano subito un ingiustificato rallentamento.

Ciò non elimina, peraltro, nella prospettiva di stabilizzazione delle tariffe (ottenuta nel 2004 e 2005 grazie all'utilizzazione dell'apposito fondo iscritto in bilancio, ma destinato ad esaurirsi nell'arco di un biennio), l'esigenza dell'adozione di misure atte a contenere il *trend* al rialzo dei coefficienti unitari di tariffazione (di rotta e di terminale). Di questo sono consapevoli gli stessi vertici della Società che, intervenendo all'audizione davanti alla V Commissione Bilancio della Camera del 25 febbraio 2005, hanno sottolineato "la necessità che Enav ponga il massimo impegno per un contenimento strutturale dei propri costi attrezzandosi sia sotto il profilo operativo sia sotto quello del controllo di gestione"[2].

[2]In tali termini si è espresso il Presidente della Società nel suo intervento.

Tab. 1

Stato	**CUT 2004 euro**	**CUT 2005 euro**
Belgio-Lussemburgo	90.86	83,83
Germania	89.54	71,49
Francia	61.57	60,58
Regno Unito	82.77	82,76
Paesi Bassi	61.45	53,69
Irlanda	32.11	31,09
Svizzera	91.88	86,48
Portogallo Lisbona	51.03	49,02
Austria	71.71	68,65
Spagna continente	71.57	71,95
Spagna Canarie	66.99	66,05
Portogallo Santa Maria	17.92	14,98
Grecia	38.26	36,84
Turchia	32.66	28,50
Malta	28.70	32,03
Italia	68.30	69,57
Cipro	33.60	34,74
Ungheria	36.66	34,80
Norvegia	62.94	59,54
Danimarca	68.32	59,96
Slovenia	76.33	69,96
Romania	41.38	40,97
Repubblica Ceca	30.35	26,63
Svezia	65.17	50,79
Slovacchia	55.65	39,52
Croazia	53.00	50,19
Bulgaria	55.85	52,83
Macedonia	70.41	46,71
Moldavia	36.67	40,07
Finlandia	39.86	38,25
Albania	49.93	47,23

4 - LA SICUREZZA SOCIETARIA

L'applicazione del D.Lgs. n. 626 del 1994

In attuazione di disposizioni comunitarie, il d.lgs. 19 settembre 1994 n. 626 con le successive modifiche e integrazioni, ha disciplinato la materia della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro, definendo, tra l'altro, i principi cui devono uniformarsi i settori di attività privati e pubblici nonché alcune figure (datore di lavoro, preposto, responsabile e addetto del servizio di prevenzione e protezione, medico competente, rappresentante dei lavoratori per la sicurezza) e le loro attribuzioni.

Per l'art. 2 lett. b) del d.lgs. n. 626/94 cit. il datore di lavoro è "*il soggetto titolare del rapporto di lavoro con il lavoratore o, comunque, il soggetto che, secondo il tipo e l'organizzazione dell'impresa, ha la responsabilità dell'impresa stessa ovvero dell'unità produttiva*"; l'alternatività prevista dalla norma in argomento porta a individuare il datore di lavoro non secondo un mero principio formalistico ma in base all'effettività del ruolo: il datore di lavoro è infatti il titolare dei poteri decisionali e di spesa.

A seguito di delibera del Consiglio di Amministrazione il Direttore Generale di Enav SpA è stato individuato quale datore di lavoro nella materia della sicurezza e salute dei lavoratori.

Giacché Enav SpA è una società di grandi dimensioni, articolata su tutto il territorio nazionale, si è reso necessario decentrare compiti e responsabilità mediante conferimento da parte del datore di lavoro di

deleghe e delle relative disponibilità finanziarie ad altri soggetti, come espressamente previsto dal d.lgs. n. 626/94 e s.m.i., ad eccezione degli obblighi espressamente esclusi dall'art. 1, comma 4-ter dello stesso decreto (valutazione di tutti i rischi lavorativi, elaborazione del documento contenente tale valutazione nonché l'individuazione delle misure di prevenzione e di protezione, designazione del responsabile del servizio di prevenzione e protezione).

I soggetti delegati sono stati individuati, in base all'attuale organizzazione aziendale, nelle persone dei responsabili di funzioni aventi le caratteristiche di unità produttiva, definita dall'art. 2 lett. i) del d.lgs. n. 626/94 come "*struttura finalizzata alla produzione di beni o servizi dotata di autonomia finanziaria e tecnico funzionale*".

Gli stessi delegati, nell'esercizio delle funzioni attribuite, hanno nominato preposti in ambito aeroportuale i responsabili dei singoli impianti, allo scopo di assicurare un'adeguata vigilanza presso tutte le strutture rientranti nelle unità produttive di competenza.

Il datore di lavoro ha invece designato il responsabile del servizio di prevenzione e protezione, avente funzioni meramente consultive, sempre al fine di garantire un maggior presidio sul territorio, assicurando altresì un indispensabile collegamento tra le strutture periferiche e quelle centrali: sono stati addetti a tale servizio anche dipendenti in forza presso le unità produttive.

In linea con gli indirizzi di internalizzazione delle attività, con il supporto delle conoscenze e delle competenze tecniche del responsabile e degli addetti al servizio, il datore di lavoro ha aggiornato i documenti di valutazione del rischio relativi alle singole unità produttive tenendo conto delle strutture nelle stesse rientranti. Come noto, tale documento è

dinamico e pertanto deve essere aggiornato a seguito delle innovazioni del contesto aziendale.

Per talune attività che richiedono una particolare specializzazione (quali la formazione, prevista dalla normativa in materia di sicurezza e salute dei lavoratori sul luogo di lavoro) Enav ha stipulato un protocollo d'intesa con strutture universitarie.

Le riunioni periodiche di cui all'art. 11 d.lgs. n. 626/94 sono state regolarmente effettuate presso tutte le unità produttive; a tali riunioni deve partecipare il responsabile del servizio di prevenzione e protezione nonché il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza che, in base all'art. 18 del citato decreto, deve essere eletto o designato dai lavoratori secondo modalità stabilite in sede di contrattazione collettiva, con la quale viene altresì stabilito il numero di rappresentanti per la sicurezza in rapporto alla popolazione aziendale nonché il tempo di lavoro retribuito e gli strumenti per l'espletamento di tale funzione.

Grazie alla collaborazione delle sedi centrale e territoriali la Società ha avviato la costituzione di un *database* contenente diverse informazioni utili per il monitoraggio delle varie realtà.

La pluralità delle strutture e la loro dislocazione su tutto il territorio nazionale, ivi compresi i cd. "siti remoti", richiede grande impegno anche a livello locale e comporta la necessità di assegnare adeguate risorse umane, ripartendo tra le stesse il carico di lavoro ciò in linea con l'indirizzo aziendale volto al decentramento sul territorio delle attività e delle connesse responsabilità, che ha ispirato le recenti scelte organizzative.

A seguito di accertamenti tecnici in ordine all'assenza di rischi per i quali il d.lgs. n. 626/94 dispone la sorveglianza sanitaria, Enav SpA ha tuttavia provveduto alla stipula di una convenzione con la Rete

Ferroviaria Italiana (RFI), dotata di strutture dislocate su tutto il territorio nazionale, peraltro già utilizzata dalla Società per l'accertamento periodico dell'idoneità del personale operativo; ciò allo scopo di assicurare la prevenzione nei confronti dei propri dipendenti i quali costituiscono il maggiore *asset* in un'azienda che fornisce servizi di alto valore professionale.

Nell'attuale organizzazione aziendale è prevista, alle dipendenze del Direttore Generale, la Funzione Sicurezza del Lavoro la cui missione, definita nella disposizione organizzativa n. 7/04, è quella di coadiuvare il datore di lavoro in ordine agli adempimenti allo stesso attribuiti dalla normativa vigente in tema di sicurezza e salute dei lavoratori sui luoghi di lavoro, nonché di garantire il coordinamento delle funzioni afferenti la Direzione Generale, assicurandone l'unicità di indirizzo e di comportamento.

L'applicazione del D.Lgs. n.231 del 2001

Il regime di responsabilità "amministrativa" previsto a carico delle persone giuridiche, società e associazioni

Il decreto legislativo 8 giugno 2001 n. 231 recante la "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica", è stato emanato in attuazione della delega di cui all'art. 11 della legge 29 settembre 2000 n. 300, in sede di adeguamento della normativa interna ad alcune convenzioni internazionali a cui l'Italia ha già da tempo

aderito, quali la Convenzione di Bruxelles del 26 luglio 1995 sulla tutela degli interessi, la Convenzione sulla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee (Bruxelles, 26 luglio 1995), la Convenzione relativa alla lotta contro la corruzione nella quale sono coinvolti funzionari delle Comunità europee o degli Stati membri dell'Unione Europea (Bruxelles, 26 maggio 1997) e la Convenzione OCSE sulla lotta alla corruzione di pubblici ufficiali stranieri nelle operazioni economiche internazionali (Parigi, 17 dicembre 1997).

In vigore dal 4 luglio 2001, il decreto legislativo 8 giugno 2001 n. 231 ha introdotto nell'ordinamento italiano, nel solco dell'esperienza statunitense ed in conformità a quanto previsto anche in ambito europeo, un nuovo regime di responsabilità - denominata "amministrativa" ma caratterizzata da profili di rilievo squisitamente penale[3] – a carico degli enti, persone giuridiche e società, derivante dalla commissione o tentata commissione di determinate fattispecie di reato nell'interesse o a vantaggio degli enti stessi. Tale responsabilità si affianca alla responsabilità penale della persona fisica che ha commesso il reato.

Si tratta di una novità di grande rilievo: sino all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 231/2001, l'interpretazione consolidata del principio costituzionale di personalità della responsabilità penale lasciava le persone giuridiche indenni dalle conseguenze sanzionatorie connesse alla commissione di determinati reati, salvo che per l'eventuale risarcimento del danno - se ed in quanto esistente - e per l'obbligazione civile di pagamento delle multe o ammende inflitte alle persone fisiche

[3] La natura del nuovo tipo di responsabilità introdotta nel nostro ordinamento dal d.lgs. n. 231/2001 è stata oggetto di ampio dibattito: il carattere afflittivo delle sanzioni irrogabili a carico dell'ente, il fatto che tale responsabilità discende dalla commissione di un reato e viene accertata nell'ambito di un processo penale a carico dell'autore materiale del reato rafforzano l'opinione di chi sostiene che si tratta di una responsabilità "semipenale" ovvero "*di un tertium genus che coniuga i tratti essenziali del sistema penale e di quello amministrativo nel tentativo di contemperare le ragioni dell'efficacia preventiva con quelle, ancora più ineludibili, della massima garanzia*" (Relazione illustrativa).

autori materiali del fatto, in caso di loro insolvibilità (artt. 196 e 197 codice penale)[4]. L'introduzione di una nuova ed autonoma fattispecie di responsabilità "amministrativa", invece, consente di colpire direttamente il patrimonio degli enti che abbiano tratto un vantaggio dalla commissione di determinati reati da parte delle persone fisiche – autori materiali dell'illecito penalmente rilevante – che "impersonano" l'ente o che operano, comunque, nell'interesse di quest'ultimo.

Nel caso di un reato commesso dai soggetti sottoposti all'altrui direzione, la società non risponde se dimostra che alla commissione del reato non ha contribuito l'inosservanza degli obblighi di direzione o vigilanza. In ogni caso è esclusa se la società, prima della commissione del reato, ha adottato ed efficacemente attuato un modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo a prevenire i reati della specie di quello verificatosi.

I modelli di organizzazione e di gestione possono essere adottati sulla base di codici di comportamento redatti dalle associazioni rappresentative degli enti, comunicati al Ministero della giustizia il quale, di concerto con i Ministeri competenti, potrà formulare entro 30 giorni osservazioni sull'idoneità dei modelli a prevenire i reati (art. 6, comma 3, d.lgs. n. 231/2001).

---

[4] Art. 196 c.p.: "Obbligazione civile per le multe e le ammende inflitte a persona dipendente. *Nei reati commessi da chi è soggetto all'altrui autorità, direzione o vigilanza, la persona rivestita dell'autorità, o incaricata della direzione o vigilanza, è obbligata, in caso di insolvibilità del condannato, al pagamento di una somma pari all'ammontare della multa o dell'ammenda inflitta al colpevole, se si tratta di violazioni di disposizioni che essa era tenuta a far osservare e delle quali non debba rispondere penalmente. Qualora la persona preposta risulti insolvibile, si applicano al condannato le disposizioni dell'art. 136*".

Art. 197 c.p.: "Obbligazione civile delle persone giuridiche per il pagamento delle multe e delle ammende. *Gli enti forniti di personalità giuridica, eccettuati lo Stato, le regioni, le province ed i comuni, qualora sia pronunciata condanna per reato contro chi ne abbia la rappresentanza, o l'amministrazione, o sia con essi in rapporto di dipendenza, e si tratti di reato che costituisca violazione degli obblighi inerenti alla qualità rivestita dal colpevole, ovvero sia commesso nell'interesse della persona giuridica, sono obbligati al pagamento, in caso di insolvibilità del condannato, di una somma pari all'ammontare della multa o dell'ammenda inflitta. Se tale obbligazione non può essere adempiuta, si applicano al condannato le disposizioni dell'art. 136*".

Adozione del Modello da parte di Enav SpA

Enav ha ritenuto conforme alle proprie politiche aziendali, nonché al proprio mandato istituzionale, procedere all'attuazione del Modello di organizzazione e di gestione previsto dal decreto legislativo 231/2001.

Il Modello intende configurare un sistema strutturato ed organico di procedure ed attività di controllo, *ex ante* ed *ex post*, volto a prevenire ed a ridurre il rischio di commissione dei reati contemplati dal d.lgs. n. 231/2001.

In particolare, l'individuazione delle attività esposte al rischio di reato e la loro proceduralizzazione in un efficace sistema di controlli, si propone di:

- rendere tutti coloro che operano in nome e per conto di Enav pienamente consapevoli dei rischi di poter incorrere, in caso di violazioni delle disposizioni ivi riportate, in un illecito passibile di sanzioni, sul piano penale e amministrativo, non solo nei propri confronti ma anche nei confronti dell'Azienda;

- ribadire che tali forme di comportamento illecito sono fortemente condannate da Enav in quanto (anche nel caso in cui la società fosse apparentemente in condizione di trarne vantaggio) sono comunque contrarie, oltre che alle disposizioni di legge, anche ai principi etico-sociali cui Enav intende attenersi nell'espletamento della propria missione aziendale;

- consentire alla Società, grazie a un'azione di monitoraggio sulle aree di attività a rischio, di intervenire tempestivamente per prevenire o contrastare la commissione dei reati stessi.

Tra le finalità del Modello vi è, quindi, quella di radicare nei dipendenti, organi sociali, consulenti e partners, che operino per conto o nell'interesse della Società nell'ambito delle aree di attività a rischio, il rispetto dei ruoli, delle modalità operative, dei protocolli e, in altre parole, del modello organizzativo adottato e la consapevolezza del valore sociale di tale Modello al fine di prevenire i reati.

Aree di attività a rischio dell'Enav Spa

Con riferimento all'attività svolta da Enav Spa ed in esito alla prima fase progettuale di indagine ed identificazione delle aree e delle attività a rischio di commissione dei reati, sono state individuate le aree di attività a rischio della Società con riguardo a:

a) reati contro la PA;

b) reati societari.

Le aree di attività a rischio della società sono:

a) nei rapporti con la PA

- gestione dell'attività contrattuale con la PA, comprendente anche le fasi di gestione dei contatti diretti con esponenti della PA, la partecipazione a

gare aggiudicate con procedure ad evidenza pubblica, la gestione di contratti in affidamento diretto o di incarichi affidati in trattativa privata;

- negoziazione/stipulazione e/o esecuzione di contratti conclusi dalla Società in qualità di stazione appaltante;
- gestione delle richieste ed erogazione dei contributi e dei finanziamenti pubblici;
- gestione e controllo delle risorse finanziarie;
- gestione del contenzioso giudiziale e stragiudiziale;
- gestione degli aspetti regolati dal d.lgs. 626/94 e successive modificazioni, integrazioni ed attuazioni in tema di sicurezza ed igiene del lavoro e dal d.lgs 196/03 in materia di privacy;
- scelta e selezione di partners (Joint Venture, ATI, Consorzi, ecc.);
- partecipazione a gare d'appalto indette da enti pubblici stranieri ed acquisizione di commesse in aree geografiche dove non esiste trasparenza nelle procedure di gara;
- gestione di beni mobili registrati legati all'attività aziendale;
- gestione delle richieste di concessioni ed autorizzazioni;
- gestione degli adempimenti amministrativi e dei rapporti con gli enti previdenziali e le autorità fiscali.

b) reati societari

- attività di comunicazione di dati e/o informazioni che determinano il valore di poste di bilancio di carattere valutativo;
- determinazione della tariffa di rotta e di terminale;
- ciclo degli approvvigionamenti;
- attività di supporto e collaborazione nelle attività di controllo o di revisione legalmente attribuite al socio, ad altri organi sociali, ovvero alla società di revisione;
- comunicazioni agli organi di vigilanza e gestione dei rapporti con gli stessi.

L'Organismo di Vigilanza interno

In attuazione di quanto previsto dal decreto, la Società (delibera del 29 gennaio 2004) ha individuato come soggetto più idoneo ad assumere il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza del modello, nonchè di curarne l'aggiornamento, la Funzione Audit.

Tale scelta è stata determinata dal fatto che tale Funzione è in grado di:

- offrire autonomia e indipendenza. Ciò, in considerazione anche dell'attuale organizzazione aziendale che pone la Funzione Audit alle

direttе dipendenze del Presidente e quindi autonoma rispetto alla struttura operativa;

- assicurare il più elevato livello di professionalità specifica e di continuità di azione, nonché di disponibilità delle risorse dedicate all'attività di vigilanza cui l'Organo è essenzialmente tenuto.

Nell'ambito della Funzione Audit è stata costituita un'apposita struttura dedicata agli specifici compiti di vigilanza di cui al d.lgs. 231/2001.

c)- La privacy

Come noto, il 1° gennaio 2004 è entrato in vigore il d.gs. n. 196/2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali) con lo scopo di coordinare e razionalizzare tutta la normativa previgente in materia di protezione dei dati personali.

Alla luce delle disposizioni recate dal suddetto provvedimento legislativo, il titolare del trattamento dei dati personali pone in essere una serie di adempimenti, tra cui quelli di nominare i responsabili del trattamento, assicurare il coordinamento delle relative attività, elaborare ed aggiornare le procedure aziendali, adottando in generale ogni utile provvedimento al fine di garantire la protezione dei dati personali.

In particolare, nell'ambito delle misure minime di sicurezza indicate nel disciplinare tecnico allegato al citato d.lgs., è prevista la redazione del Documento Programmatico sulla Sicurezza nel quale devono essere individuati tutti i trattamenti svolti dall'Azienda,

l'organizzazione delle strutture preposte al trattamento, l'analisi dei rischi, le misure adottate e da adottare per garantire l'integrità e la disponibilità dei dati, nonché le misure volte a garantire la protezione delle aree e dei locali rilevanti ai fini della custodia dei dati e la loro accessibilità.

In tale Documento devono essere altresì descritti i criteri e le modalità per il ripristino dei dati a seguito di distruzione o danneggiamento, i criteri per garantire l'adozione delle misure minime di sicurezza in caso di trattamento di dati personali affidati all'esterno della struttura interessata, nonché gli interventi dedicati alla formazione professionale degli incaricati.

Al fine di adempiere alle prescrizioni in materia di privacy del d.lgs. in oggetto, nella seduta del 26 giugno 2003, il Consiglio di Amministrazione di Enav ha attribuito all'Amministratore Delegato la qualità di soggetto designato a svolgere le funzioni di titolare del trattamento dei dati personali.

La Società, al fine di garantire l'esecuzione degli adempimenti prescritti dalla normativa in materia di privacy ha elaborato un modello di struttura in cui sono state individuate tutte le figure (titolare, responsabili ed incaricati del trattamento dei dati personali) previste dalla normativa di riferimento.

L'Amministratore Delegato ha pertanto nominato i 22 responsabili aziendali del trattamento dei dati, i quali, successivamente, hanno provveduto alla nomina degli incaricati al trattamento dei dati stessi.

A scopo di efficientamento di tale modello di struttura e per specifiche esigenze funzionali ed organizzative è stata altresì individuata

la figura del Coordinatore dei Responsabili, avente il compito di coordinare le attività in materia di privacy delle strutture di riferimento.

In ossequio alle previsioni del citato d.lgs.[5] in materia di formazione, il Documento Programmatico sulla Sicurezza prevede inoltre che gli incaricati del trattamento dei dati fruiscano di idonei percorsi formativi finalizzati a sensibilizzare gli interessati in merito alle delicate responsabilità, anche di natura amministrativa e penale, afferenti al trattamento dei dati.

A tal fine, Enav si è impegnata, tra l'altro, a realizzare un programma formativo, articolato in due fasi, rivolto pressoché a tutti i dipendenti e modulato secondo la tipologia di incarico conferito e dei dati oggetto del trattamento stesso.

In una prima fase, è stato distribuito a tutti i dipendenti della Società un opuscolo informativo contenente una breve descrizione degli aspetti generali della normativa sulla privacy di recente introduzione, dei contenuti del Documento Programmatico sulla Sicurezza, nonché la descrizione delle regole comportamentali, delle modalità di identificazione ed assegnazione delle responsabilità relative al trattamento dei dati e delle sanzioni per i trasgressori.

Successivamente, il personale incaricato di effettuare un trattamento di dati personali parteciperà ai corsi di formazione articolati secondo la diversa natura dei dati oggetto di trattamento.

Tali corsi saranno realizzati attraverso l'utilizzo di supporti interattivi accessibili tramite la rete intranet/internet e, per gli incaricati

[5] L'Allegato B (Disciplinare tecnico in materia di misure minime di sicurezza) al D.Lgs. n. 196/03 prevede che il Documento Programmatico sulla Sicurezza contenga idonee informazioni riguardo *"la previsione di interventi formativi degli incaricati del trattamento, per renderli edotti dei rischi che incombono sui dati, delle misure disponibili per prevenire eventi dannosi, dei profili della disciplina sulla protezione dei dati personali più rilevanti in rapporto alle relative attività, delle responsabilità che ne derivano e delle modalità per aggiornarsi sulle misure minime adottate dal titolare"*.

al trattamento di dati sensibili e giudiziari, in considerazione della normativa e delle responsabilità connesse al trattamento di tali dati, saranno organizzati specifici corsi in aula.

5 - LA COMUNICAZIONE SOCIETARIA

L'attuale gestione Enav ha attuato una decisa svolta nella comunicazione societaria, rivolgendo l'attenzione sia sull'utente, le istituzioni ed i media così come verso i propri dipendenti.

Si è in tal modo cercato di recuperare il deficit di immagine della Società attraverso uno sforzo capillare che creasse dei *feedback* virtuosi dall'interno verso l'esterno e dall'esterno verso gli stessi dipendenti.

Per quanto riguarda gli utenti, è stata realizzata la prima Carta dei Servizi della Società così come richiesto dai principi di massima trasparenza operativa.

E' migliorato anche il rapporto con le istituzioni di riferimento grazie ad uno sforzo comunicativo che tende a dimostrare maggiore attenzione e volontà di cooperazione: con l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo sono stati firmati dei protocolli di cooperazione sulla comunicazione degli eventi di pericolo, mentre insieme ad Enac sono state promosse varie iniziative pubbliche sul territorio.

Nuova attenzione è stata dedicata anche al passeggero/cittadino con iniziative che mirano a superare la fisiologica distanza tra il mondo dei controllori del traffico aereo, normalmente a contatto con la propria utenza e non certo con il passeggero. E' stata infatti organizzata insieme ad altri soggetti una "Giornata dei diritti del passeggero" con la

distribuzione presso i principali aeroporti di brochure illustrative e card che davano diritto ad usufruire di una serie di servizi. Accanto a ciò, di particolare interesse, la decisione di celebrare la giornata internazionale del controllore del traffico aereo, che ha consentito a molti passeggeri di parlare direttamente con questi professionisti, normalmente non visibili, ai quali è affidata costantemente la loro sicurezza. Infine, il progetto di apertura delle torri agli studenti, un progetto della durata di due anni che porterà centinaia e centinaia di alunni a contatto con la realtà Enav direttamente sugli impianti.

E' stato inoltre realizzato il sito web istituzionale che ha affiancato quello intranet aziendale. Un passo molto importante per un'azienda che può finalmente contare su uno strumento in grado di spiegare al più vasto pubblico il complesso mondo del controllo del traffico aereo e di dare riferimenti costanti e sempre rintracciabili ad ogni possibile interlocutore. Inoltre, la realizzazione di filmati istituzionali si è rivelata molto utile per comunicare adeguatamente a tutti i possibili interlocutori in cosa consistano i servizi Enav. Essi sono stati utilizzati in manifestazioni inaugurali (nuovi impianti, etc.) e anche in occasioni istituzionali.

Per la prima volta, poi, è stato realizzato, con l'attuale gestione, un *house-organ* per i dipendenti. Si tratta di un mensile che viene inviato direttamente presso il domicilio dei dipendenti Enav e che ha un ruolo di collante e di riferimento culturale e informativo costante per tutti. Esso è inoltre un potente strumento di miglioramento dell'immagine per tutto il personale che può in tal modo conoscere con tempestività e con adeguata informazione le iniziative, le attività e le problematiche della propria azienda. Il giornale viene inviato a tutti gli operatori del settore

ed a varie istituzioni che in tal modo hanno la possibilità di conoscere meglio il "mondo" di Enav.

Particolare importanza va riconosciuta alla cura della Safety (sicurezza del volo), con una produzione editoriale dedicata (rubrica fissa sulla rivista aziendale "Cleared") ed uno specifico Quaderno di comunicazione interna di divulgazione relativo ad argomenti di Safety.

Su questo fronte l'attuale gestione si è sforzata di comunicare a tutti i propri interlocutori, istituzionali e non, di volere entrare in contatto, cooperare e dimostrare una nuova attenzione per le esigenze del cliente (dai tavoli tecnici di confronto alla ricerca congiunta di soluzioni).

Gli utenti e gli interlocutori istituzionali sono dunque diventati destinatari prioritari dell'attività di comunicazione di Enav.

II - L'ATTIVITA' DI GESTIONE

Premessa

Come sottolineato già nella precedente Relazione, il principio, normativamente stabilito, del *cost-recovery* cui è informata l'attività di gestione di Enav - cioè il recupero del costo del servizio fornito ai vettori aerei calcolato sul valore unitario delle tariffe applicate annualmente - conferisce al management una "tranquillità" operativa sui risultati di bilancio tale da comprimere in ambiti ridotti il rischio di impresa, non essendo privilegiato il profitto e la remunerazione dell'azionista.

Se si eccettua la difficoltà di rendere compatibile l'attuazione di una mirata politica di investimenti – non più supportata da contributi in conto capitale dello Stato e in presenza di flussi finanziari di bilancio già impegnati nel vasto impulso dato nel biennio di riferimento all'incremento di beni materiali e immateriali di funzionamento – con la politica di contenimento delle tariffe, le scelte imprenditoriali dei vertici di Enav possono, infatti, concentrarsi nella realizzazione dell'oggetto sociale con la prevalente preoccupazione di assumere la decisione "tecnica" migliore nel rapporto costo-benefici, anche nei casi in cui l'intervento sia sollecitato dall'urgenza e/o necessità e pur in presenza di un mercato caratterizzato da una produzione pressocchè monopolista.

Le scelte manageriali, pertanto, in gran parte svincolate dal risultato dell'utile di esercizio, devono puntare ad incrementare il valore dell'Azienda attraverso la crescita professionale delle risorse umane e quella tecnologica degli strumenti impiegati per la comune finalità di rendere il servizio di assistenza al volo sempre più sicuro nella prospettiva di un livello di intensità di traffico aereo in continua ascesa.

Nei paragrafi che seguono l'analisi si concentrerà su quali azioni siano state adottate, negli esercizi 2003 e 2004, per valorizzare i due "fattori produttivi" *vitali* di Enav, *quello umano e quello tecnologico.*

A - LE RISORSE UMANE

1- Il nuovo CCNL (personale non dirigente)

L'Accordo quadro, siglato il 10 aprile 2004, intende cogliere molti obiettivi, diretti a fornire un nuovo assetto normativo e retributivo del

personale non dirigente Enav, e a qualificarsi soprattutto per gli elementi di forte novità, tutti orientati a dare certezza in termini di quantità e qualità dei servizi che Enav dovrà garantire nel corso dei prossimi anni, in armonia alla crescita della domanda ed alla evoluzione dell'assistenza al volo in Europa.

I temi di particolare interesse, oggetto del confronto sindacale, sono stati quelli di seguito riportati:

DECORRENZA E DURATA

Il CCNL 1998/2001 è scaduto il 31/12/2001.

La nuova decorrenza contrattuale avrà invece validità per il quadriennio 1/1/2004-31/12/2007.

E' stata così innovativamente superata la consuetudine della retroattività della vigenza contrattuale. Ne resta per l'effetto disciplinato un periodo di sei anni, con la contestuale definizione, inoltre, delle code contrattuali del periodo 2000 – 2001, attraverso l'erogazione dell'una tantum di cui appresso.

PARTE ECONOMICA

Sono state definite tutte le pendenze economiche ancora esistenti, attraverso la corresponsione di:

- una somma una-tantum per il differenziale inflattivo 2000-2001;
- degli importi di differenziale inflattivo per il periodo di vacanza contrattuale 2002-2003;

- degli importi relativi al saldo del premio di sede 2003.

Nessuno degli importi di cui sopra è produttivo di effetti riflessi su qualsivoglia istituto contrattuale.

Il costo complessivo corrisponde alle somme a tal fine già accantonate dai precedenti amministratori (26 milioni di euro).

Per effetto degli incrementi salariali conseguenti all'applicazione dei tassi di inflazione reale corrisposta per gli anni 2002 e 2003 e di inflazione programmata per gli anni 2004 e 2005, al personale spetteranno quindi i seguenti incrementi salariali:

- 140 euro medi mensili dall'1/1/2003, elevati a
- 201 euro medi mensili dall'1/6/2004, elevati a
- 245 euro medi mensili dall'1/6/2005;

per un costo, nell'anno 2004, di € 12.400.000,00 e di ulteriori € 4.400.000,00 per l'anno 2005, e quindi con un incremento percentuale sulla retribuzione media annua pari a 1,7 % per il 2004 e a 1,5% per il 2005.

FORMAZIONE

E' stata valorizzata la professionalità del personale operativo, dando forte attenzione alla formazione in generale e all'aggiornamento professionale, in particolare per la categoria dei controllori di volo e a seguire per gli altri profili.

L'investimento sulla formazione è stato fatto sia con riguardo all'area della conoscenza della lingua inglese sia ponendo attenzione ai nuovi

percorsi di On Job Training previsti per le abilitazioni del personale CTA (controllori traffico aereo). Il tutto seguendo le nuove metodologie offerte dalle procedure dei *proficiency check* che certificano i risultati conseguiti.

Le parti hanno così inteso anticipare l'introduzione dei nuovi criteri formativi che entreranno in vigore nel 2006 con le nuove direttive di Eurocontrol, contenute nell'Esarr n. 5 (norme di sicurezza).

ORARIO DI LAVORO

Sono state aumentate le ore di lavoro dedicate alle attività formative, e, peraltro, senza alcun effetto negativo sulle prestazioni lavorative complessive. Infatti, l'orario di lavoro non ha subito alcuna riduzione, restando fissato per tutto il personale in 35 ore settimanali (pari a 1825 ore annue).

Inoltre, anche al fine di cogliere l'obiettivo formativo, si è proceduto ad una limitata riduzione delle ore di impiego immediatamente operativo (quello da "rendere in cuffia") dandosi del resto attuazione a quanto già previsto sul punto dal precedente contratto, secondo il quale doveva pervenirsi - entro il 2001 - alla riduzione dell'orario di impiego mensile da 130 ore/30gg. a 120 ore/30 gg.

La riduzione in questione è prevista, invece, in maniera progressiva, con un obbligo di 124 ore/30 gg. a partire dal 01/06/2004 e di 120 ore/30 gg. a partire dal 01/01/2006.

Per potere soddisfare le necessità di impiego insieme con quelle formative indispensabili, è stato comunque convenuto che nel

quadriennio di riferimento contrattuale, l'impegno operativo possa essere reso sino ad un massimo di 152 ore/30gg.

Per effetto di tale disponibilità, la Società afferma che sarà in grado di poter programmare ed ottenere con certezza la copertura dei turni, anche negli aeroporti a maggiore intensità di traffico.

Pertanto, la Società ritiene che l'Accordo in questione consentirà all'Azienda di riappropriarsi della sua necessaria autonomia organizzativa ed operativa, potendo finalmente assicurare, in ciascun ente, impianto e struttura, una organizzazione ed articolazione del lavoro più flessibile e più coerente con le esigenze del servizio, senza dover più sostenere onerose e defatiganti trattative sindacali sui singoli impianti.

La manovra complessiva sull'orario di lavoro, ha inoltre il pregio di stabilizzare, pur a fronte di una riduzione dei minimi di impiego, il montante complessivo delle prestazione aggiuntive, comprensive delle ore di reperibilità e di straordinario, ai livelli degli anni precedenti.

RISTRUTTURAZIONI SALARIALI

Il trattamento economico di tutte le categorie viene ricondotto a criteri di coerenza e trasparenza.

Il precedente sistema, accanto al salario vero e proprio, conteneva tutta una serie di istituti e premi (di sede, di risultato e di sistema) complessivamente superiori al mero trattamento stipendiale, con ingiustificate sperequazioni, anche all'interno di uno stesso impianto, tra dipendenti della medesima categoria e anzianità.

Il nuovo sistema prevede la soppressione dei vecchi premi con l'istituzione della 14^ mensilità (in sostituzione del premio di sistema) e

di un nuovo premio di risultato (in sostituzione dei premi di sede e di risultato).

Il nuovo premio è costituito da una parte fissa (pari al 40% del vecchio premio di sede) e da una parte variabile e verrà erogato a consuntivo di ciascun anno sulla base delle variazioni di effettivi parametri di produttività (movimenti traffico aereo e qualità del servizio prestato).

Rispetto all'ammontare dei precedenti premi di risultato e di sistema, il nuovo PdR produce una rilevante riduzione degli oneri aziendali, in quanto il relativo costo ammonta, per ciascun anno del biennio 2004/2005, stimato sulla base delle previsioni ufficiali di traffico e dell'andamento degli organici, a circa 5,6 milioni di euro, con un recupero di circa il 50% di quanto sarebbe spettato in applicazione dei vecchi criteri, che avrebbero infatti comportato un importo di circa 11,5 milioni di euro rispetto al precedente premio di produzione (che veniva corrisposto in via anticipata con percentuali fisse e calcolato su una base retributiva comprensiva dell'intera retribuzione, premi inclusi).

INQUADRAMENTO PROFESSIONALE E CLASSI STIPENDIALI

Per quanto attiene alla revisione della disciplina sull'inquadramento professionale e sulle classi stipendiali in cui si articola la progressione professionale ed economica di ciascun dipendente all'interno della categoria di appartenenza, tenuto conto della complessità e della rilevanza delle problematiche afferenti, si è concordato di rinviare la definizione dei contenuti ad uno specifico Accordo separato.

ALTRI ISTITUTI

Sono stati altresì regolati, con un costo complessivo di circa 3 milioni di euro, altri importanti aspetti, tra cui il complessivo riassetto normativo ed economico dei quadri e uno specifico progetto di refresh della lingua inglese presso scuole di madrelingua per tutti i CTA (controllori traffico aereo).

----°----°----°----

Come già sottolineato, l'Accordo-quadro del 10 aprile 2004 è stato inteso dalle parti come una tappa fondamentale nel rapporto fra i vertici della Società e le Organizzazioni sindacali che si spera possa produttivamente continuare nel futuro. Ad un rapporto sindacale fondato su rivendicazioni di singole "sigle", spesso in dissonanza fra di loro, alle quali il management doveva spesso cedere al fine di non trascinare un dissidio che si sarebbe negativamente ripercosso sulla normalità e continuità del servizio pubblico essenziale che Enav deve garantire, e che aveva creato nel passato uno stato di diffidenza e di rivalsa in quelle sigle sindacali le cui richieste non erano state accolte, si è sostituito in entrambi le parti un rinnovato spirito di collaborazione che è scaturito dalla riacquistata sicurezza di trovare al "tavolo delle trattative" una controparte priva di riserve mentali e pronta a riconoscere il giusto valore della controprestazione che sia compatibile con l'equilibrio di bilancio. La ritrovata reciproca fiducia potrà essere ancora rafforzata se, da un lato, i vertici di Enav adotteranno (come del resto previsto nell'Accordo) criteri selettivi trasparenti per l'accesso, le promozioni e le progressioni economiche dei dipendenti, informati a principi di

merito, e, dall'altro, se il personale operativo, in primo luogo, ma anche quello amministrativo, saprà bilanciare eque richieste economiche e normative con la consapevolezza di godere già di uno status e di livelli retributivi invidiabili da altre categorie di lavoratori del medesimo comparto.

2 – I Dirigenti

Facendo riferimento ad alcune riserve contenute nella Relazione della Corte sugli esercizi finanziari 2001 e 2002, confermate in una nota trasmessa dal Magistrato delegato ai vertici Enav successivamente alla ricostituzione del Consiglio di Amministrazione, sui trattamenti economici di miglior favore (rispetto a quelli previsti dal CCNL) riconosciuti ad alcuni dirigenti assunti dopo il 1° gennaio 2001 (data di trasformazione dell'Ente in SPA), la Società trasmetteva un parere legale pro-veritate di un autorevole giuslavorista ed un'analisi comparata di mercato dei livelli retributivi di alcuni ruoli dirigenziali compiuta da società di consulenza le cui conclusioni possono così riassumersi:

a- è possibile convenire condizioni contrattuali individuali di miglior favore rispetto a quelle previste dalla contrattazione collettiva;
b- i trattamenti finora pattuiti e attribuiti sono assolutamente nella media se confrontati con quelli relativi alle posizioni dirigenziali di società nazionali ed estere equiparabili a quelle di Enav;
c- di conseguenza, "va ribadita la piena coerenza e legittimità dei trattamenti economici riconosciuti da Enav ai dirigenti assunti dopo il 1° gennaio 2001".

Le conclusioni alle quali, con il conforto dei pareri citati, perviene Enav non affrontano le problematiche sulle quali la Corte, in tema di trattamento retributivo del personale dirigente e non (segnatamente i quadri), aveva sollecitato una più puntuale e trasparente fissazione di regole comportamentali della Società, per cui le riserve a suo tempo formulate permangono inalterate.

La Corte, infatti, non ha messo in dubbio le affermazioni secondo cui il rapporto di lavoro instaurato con Enav ha natura privatistica e che è possibile attribuire al dirigente (all'atto della sua assunzione) un trattamento retributivo più favorevole di quello previsto nel relativo CCNL, ma, sul presupposto (non eludibile) che Enav è sì una SpA ma a capitale interamente pubblico, per cui una sana gestione finanziaria non dovrebbe abbandonare la finalità del contenimento della spesa (principio, peraltro, che proprio nelle società private – ove prevale il lucro – dovrebbe essere applicato in misura più rigida), aveva dubitato: a) in punto di legittimità, dell'estensibilità dei trattamenti di favore al personale non dirigente (in particolare i quadri); b) in punto di economicità ed efficienza, del riconoscimento ai dirigenti neoassunti di trattamenti retributivi "personalizzati" più favorevoli di quelli del personale di pari professionalità e di maggiore anzianità già dipendente della Società; c) sempre in punto di economicità ed efficienza (ma anche di ragionevolezza e giustificatezza), della misura del livello retributivo accordato in assenza di parametri comparativi formalizzati che non fossero quelli generici e volatili del "mercato".

In ordine alle procedure da seguire nell'ipotesi di assunzione di personale dirigenziale al di fuori di una procedura concorsuale "aperta", principi di sana gestione richiedono una preventiva analisi della presenza

nell'organico di personale di professionalità adeguata all'incarico che si vuole ricoprire (perché vacante o di nuova costituzione) e la comparazione dei "curricula" professionali, oltre alla necessaria presenza di pluralità di candidati esterni.

E ciò in quanto Enav, pur rivestendo la figura giuridica di SpA, rimane pur sempre un organismo con forti connotati pubblicistici che, come tale, dovrebbe privilegiare criteri di procedura selettiva trasparenti e severi, garanti di una scelta più affidabile che non quella su "chiamata diretta", fondata su valutazioni fiduciarie (oltre che di merito), che possa evitare il dubbio di una componente "personalizzata" e non meritocratica nell'assunzione.

Tale tipo di procedura di scelta del personale dirigente (e non), peraltro, non è in linea – sotto il profilo dell'equità, dell'efficienza organizzativa e dell'economicità – proprio con i principi che vengono applicati dalle società "private" ai quali gli organi di vertice di Enav affermano di volersi ispirare, con lo scopo di giustificare valutazioni operate al di fuori di ogni vincolo procedurale, cioè valutazioni assolutamente discrezionali fondate prevalentemente sulla conoscenza personale.

All'applicazione analogica delle più affidabili procedure di ispirazione pubblicistica nell'assunzione di unità di personale dirigenziale dovrebbe, a maggior ragione, far ricorso Enav - quale società pubblica - nella determinazione degli emolumenti retributivi (segnatamente il d.lgs. n.165/2001), essendo in gioco aspetti di economicità e di sana gestione finanziaria in presenza di un CCNL.

Il nuovo CCNL

Enav, peraltro, ha avuto il merito di siglare (20 novembre 2004) con le Organizzazioni sindacali un nuovo CCNL (scaduto il 31.12.2001) che, sotto il profilo normativo ed economico, conferisce al rapporto di lavoro del personale investito di funzioni dirigenziali una più chiara sistemazione operativa valorizzando l'incidenza meritocratica del singolo soggetto.

Di seguito si riassumono i tratti salienti del nuovo contratto.

Analogamente a quanto avvenuto per il CCNL "Impiegati e Quadri", il nuovo CCNL Dirigenti avrà decorrenza 01/01/2004 con durata quadriennale per la parte normativa fino al 31/12/2007 e biennale per la parte economica fino al 31/12/2005.

PARTE ECONOMICA

Per il biennio economico 2002-2003 verrà corrisposta "una tantum" ai soli dirigenti in servizio all'1/1/2004, che erano in servizio nel biennio, di una somma pari a € 2.200 per l'anno 2002 e pari a € 4.500 per l'anno 2003 a titolo di recupero dell'inflazione reale registrata nel periodo (2,5% per il 2002 e 2,7% per il 2003).

Tali importi sono stati calcolati sulle voci contrattualmente previste (minimo contrattuale e superminimo professionale base) in aderenza all'Accordo Interconfederale del '93 e non producono effetti di trascinamento sulle retribuzioni 2002/2003.

Per il biennio economico 2004-2005 verrà applicata, sulla base retributiva del gennaio 2004 (comprensiva dell'inflazione reale registrata

nel 2002/2003 del 5,2% pari a € 365 mensili), la percentuale di inflazione programmata 2004 pari al 1,70% corrispondente ad un incremento mensile di euro 125 a decorrere dal giugno 2004, e della percentuale di inflazione programmata 2005 pari a 1,5% corrispondente ad un incremento mensile di euro 112 a decorrere dal giugno 2005.

A regime (1/6/05), rispetto al 31/12/2001, l'incremento mensile sarà pari a euro 602. Conseguentemente, la retribuzione lorda annua per il livello minimo di dirigente passa da euro 90.650 a euro 98.800 alla data dell'1/6/2005.

Il costo complessivo dell'intervento "una tantum" 2002-2003 ammonta a euro 370.000; quello degli incrementi retributivi gennaio/dicembre 2004 a euro 510.000; tali somme risultano comprese negli accantonamenti 2003 e nelle previsioni di spesa 2004.
Il costo complessivo degli incrementi retributivi gennaio/dicembre 2005 ammonterà a € 650.000.

RISTRUTTURAZIONE VOCI STIPENDIALI

Al fine di semplificare l'attuale struttura retributiva, le parti hanno convenuto che, con decorrenza 1/1/2004, la parte fissa della retribuzione si compone soltanto delle seguenti tre voci:

- Minimo contrattuale (nel quale viene a confluire l'indennità integrativa speciale);
- Superminimo professionale (nel quale viene a confluire l'indennità di posizione individuale ed ogni ulteriore, eventuale importo

individualmente corrisposto al 31/12/2003, a qualsiasi titolo, al singolo dirigente;

- Aumenti di anzianità: le parti hanno concordato di adeguare detto istituto a quanto verrà definito tra Confindustria e Federmanager in sede di rinnovo del CCNL dirigenti aziende industriali. Al riguardo, si prevede l'abolizione dell'istituto per i dirigenti neo promossi e/o neo assunti.

PREMIO DI RISULTATO INDIVIDUALE

E' stato convenuto di rivedere profondamente gli assetti della retribuzione variabile prevedendo un sistema di incentivazione per obiettivi per tutta la dirigenza Enav, come "auspicato" dal Consiglio di Amministrazione attraverso il Comitato Remunerazioni.

Con effetto dall'1/1/2005 è stato attuato un sistema di valutazione dei risultati individuali in funzione del quale ad ogni dirigente, in relazione alla specificità della funzione/posizione ricoperta, vengono assegnati obiettivi professionali unitamente alla comunicazione dei pesi relativi e dei parametri di misurazione degli stessi.

A fronte del raggiungimento integrale degli obiettivi il premio di risultato individuale è pari al 20% della retribuzione annua lorda.

Nell'ambito di tali obiettivi è comunque assegnato un obiettivo, comune a tutti i dirigenti, collegato alla complessiva produttività aziendale.

Se il raggiungimento di un accordo contrattuale costituisce sempre un momento positivo nella "dialettica" del rapporto di lavoro, va osservato che la possibile riduzione del trattamento complessivo per

i dirigenti che vantano una maggiore anzianità, non appare immune da rischi di conflittualità.

PARTE NORMATIVA

Così come avvenuto per la ristrutturazione delle voci retributive, obiettivo dell'Accordo di rinnovo del CCNL è stato quello di uniformare quanto più possibile la parte normativa del CCNL da rinnovare a quanto previsto dalla contrattazione collettiva dei dirigenti di aziende industriali, contratto che costituisce un punto di riferimento consolidato e autorevole per tutta la dirigenza industriale e non (commercio, istituti di credito, imprese assicurative etc.)

In particolare sono stati regolamentati o ridefiniti i seguenti punti:

- Risoluzione del rapporto di lavoro

E' stata adeguata la normativa aziendale a quella prevista dal CCNL dirigenti industria.

In caso di ingiustificatezza del licenziamento, quando riconosciuta dal previsto Collegio Arbitrale, la normativa adottata prevede, oltre all'indennità sostitutiva del preavviso, una indennità supplementare compresa tra un minimo, pari al preavviso più due mensilità, e un massimo pari a ventidue mensilità.

- Responsabilità connesse alle prestazioni

In coerenza con quanto già previsto nel CCNL impiegati e Quadri, le parti hanno convenuto che Enav, fatti salvi i casi di dolo o colpa grave, assuma su di sé le conseguenze economiche per atti e fatti compiuti dal dirigente nello svolgimento delle sue funzioni.

Questo comporta, con le salvezze di cui sopra, l'integrale pagamento da parte di Enav anche dei danni materiali e/o morali che il dirigente sia chiamato a risarcire al danneggiato e/o alla parte offesa, con impedimento del successivo diritto di rivalsa.

- Previdenza integrativa

In linea con quanto attualmente previsto per il restante personale, si è stabilito di aderire con decorrenza 1/1/2004 al Fondo dirigenti dell'industria (Previndai). Tale adesione comporta, allo stato, una contribuzione di Enav al Fondo pari al 3% della retribuzione globale lorda del dirigente, con un tetto retributivo massimo di euro 85.000. Il costo aziendale si attesta su circa euro 210.000, comprensivo degli oneri di legge.

- Trattamento di missione

In sostituzione dell'attuale disciplina che prevede, oltre al rimborso delle spese di viaggio e pernottamento, l'erogazione di una indennità di trasferta pari a euro 203 (per trasferte superiori a otto ore), si è convenuto di passare, a decorrere dal 01/01/2005, ad un sistema di rimborso a piè di lista (nei limiti di spesa definiti dall'Azienda) con un limitato ritocco di

quanto già previsto per spese non documentabili. La nuova disciplina comporterà un risparmio annuo stimato in almeno euro 150 mila.

- Trasferimenti

Al fine di ridurre i disagi dei dirigenti nei casi di mobilità per esigenze di servizio, e di consentire, nel contempo, una più agevole utilizzazione delle risorse, è stato convenuto di elevare da 18 a 24 mesi (CCNL dirigenti Industria) l'indennità forfettaria di trasferimento, limitandola ai soli casi di riconosciuto disagio. Enav potrà inoltre stipulare direttamente il contratto di locazione per il dirigente che trasferisce la propria residenza anagrafica, consentendo che il periodo di locazione, ad invarianza di costi per l'Azienda, possa superare il detto termine di 24 mesi.

- Ferie

E' stato convenuto che la durata massima delle ferie venga fissata, a partire dall'1/1/2004, in 35 giorni (nel CCNL scaduto fino a 38 giorni in ragione della anzianità di servizio); fanno eccezione i dirigenti che avevano già maturato 38 giorni al 31/12/2003. Tale modifica comporterà un risparmio aziendale stimato di circa euro 50 mila.

- Sistema di valutazione delle posizioni dirigenziali

Enav si è impegnata a realizzare ed a comunicare alla rappresentanza sindacale dei dirigenti un sistema oggettivo e trasparente

di valutazione e pesatura delle posizioni dirigenziali. In coerenza con quanto ormai consolidato nell'ambito delle imprese industriali il sistema di valutazione terrà conto del diverso contributo che i ruoli dirigenziali danno ai risultati aziendali, dell'equità retributiva interna e del confronto con il mercato esterno degli assetti retributivi.

- Assistenza sanitaria integrativa

Enav si è impegnata a contribuire nella misura di ¾ del premio di polizza al costo della assistenza sanitaria Assidai, che offre prestazioni sanitarie integrative a quelle già esistenti fornite dal Fasi (Fondo assistenza sanitaria dirigenti). Rimarrà a carico del dirigente ¼ del premio di polizza.

E' stata , altresì, introdotta la previsione che il dirigente possa sottoporsi annualmente, con oneri a carico dell'Azienda, ad un check-up sanitario di base (composto da accertamenti diagnostici mirati ed esami di laboratorio).

Il costo complessivo per l'Azienda delle due suddette provvidenze è stimato in circa euro 100.000.

3 – La formazione

Le attività di addestramento e formazione Enav sviluppate nel biennio 2003 e 2004 sono riassunte qui di seguito secondo aree omogenee.

Le aree considerate sono le seguenti:

- Formazione Operativa
- Formazione Eurocontrol
- Formazione on the job
- Formazione Linguistica
- Formazione Amministrativa/Specialistica
- Formazione Informatica
- Formazione Manageriale/Gestionale

Formazione operativa

E' il cuore della formazione Enav. E' quella attraverso la quale si diffonde il "sapere" del controllo aereo. Essa percorre e attraversa tutte le fasi di sviluppo della vita professionale del controllore di volo.
La formazione operativa si rivolge sia al personale neo assunto con i corsi ab-initio e la formazione di base, sia al personale gia' esperto con la formazione avanzata. La formazione continua interviene poi a mantenere costante e aggiornato il livello delle competenze del personale operativo su tematiche specifiche quali la gestione dei flussi di traffico, gestione dei piazzali, gestione delle inchieste, sistemi di sicurezza, corsi meteo, supervisione delle sale di controllo.
La Formazione operativa ha registrato un costante e significativo aumento nel biennio 2003-2004. Nel 2003 e' aumentata del 46,2% rispetto all'anno precedente e del 24.8% nel 2004 attestandosi a 46.274 ore erogate.

Formazione Eurocontrol

Nell'ambito dell'organizzazione europea per la sicurezza al volo, la Formazione mantiene stretti rapporti con lo IANS (Institute Air Navigation Services) sia per lo sviluppo di progetti specifici (es. e-learning), sia per un continuo interscambio e confronto al fine di mantenere gli standard formativi di Enav al piu' alto livello internazionale, e per l'erogazione diretta di moduli formativi su specifiche tematiche internazionali.

Formazione on the job

Tali attivita' rientrano a pieno titolo nella formazione e rappresentano il punto di raccordo tra i momenti d'aula e il lavoro operativo, garantendo che le nozioni apprese divengano un patrimonio consolidato, sperimentato e praticato di conoscenze e capacita' individuali.

La valorizzazione, sia quantitativa che qualitativa, dell' on the job training appare inoltre armonica con gli standard di sicurezza propri dell'Enav e coerente con quanto previsto dagli accordi contrattuali recentemente sottoscritti, dove l'Azienda si e' impegnata a contabilizzare e consuntivare tutte le attivita' di formazione e rendere il piu' trasparente possibile il lavoro svolto.

Con 16.650 ore l'OJT nel 2004 è pari al 22% della formazione totale.

Formazione Linguistica

La conoscenza della lingua Inglese, importante in un mondo sempre piu' globalizzato, diventa addirittura vitale per chi, come il controllore del traffico aereo, ha necessita' di utilizzarla come strumento di lavoro quotidiano. L'Enav ha pertanto sempre destinato grandi risorse e attenzione alla formazione linguistica. Questo tipo di attenzione si esplicita non solo attraverso il numero di ore ma anche attraverso la ricerca di quelle formule e modalita' che permettano un effettivo ed efficace apprendimento della lingua.

In quest'ottica va letto il rallentamento registrato nel 2004 (-23,0% su 2003), anno durante il quale la Società ha esplorato nuove modalita' di formazione linguistica che, in linea con gli accordi contrattuali sottoscritti, verranno applicate nel corso del 2005.

Formazione Amministrativa/Specialistica

Destinata a tutto il Personale dell'Enav, sulla base di specifiche richieste provenienti dai responsabili delle Funzioni, la formazione amministrativa/specialistica, tende a soddisfare esigenze di aggiornamento professionale (es. nuove normative, nuovi principi contabili, nuove tecniche specialistico/funzionali) o specifici fabbisogni individuali. Può riguardare anche argomenti di natura informatica, semprechè gli interventi siano limitati a piccoli numeri della popolazione aziendale. Data la sua caratteristica viene erogata da Istituti esterni attraverso la partecipazione a corsi, brevi seminari o conferenze.

Formazione Informatica

La formazione Informatica e' destinata anch'essa a tutto il personale. A differenza della formazione amministrativa che si sostanzia, per lo piu', attraverso interventi individuali, quella informatica si rivolge normalmente a gruppi, anche ampi, di popolazione aziendale. Essa viene erogata per garantire l'aggiornamento delle conoscenze tecniche al variare della nuova tecnologia introdotta in Azienda.

La sua natura ne rende l'andamento fluttuante essendo essa variabile dipendente della tecnologia informatica.

Dopo i numeri importanti del 2002 (6.846 ore) e del 2003 (2.821 ore), nel 2004 non si sono riscontrate variazioni tecnologiche tali da suggerire investimenti formativi in ambito informatico.

Formazione Manageriale/Gestionale

E' mirata a quel segmento della popolazione aziendale, il middle ed il top management, che e' chiamata a gestire le variabili critiche (umane, organizzative, economiche) per il conseguimento delle finalità istituzionali.

La formazione manageriale tende a diffondere e sviluppare i valori aziendali allineandoli e integrandoli con le esigenze del mercato e con le strategie aziendali ed offre gli stimoli e gli strumenti gestionali necessari alla realizzazione del cambiamento.

Questa formazione ha avuto un particolare impulso nel 2004 (2.500 ore erogate) e continuera' ad averla nel corso del 2005 con il

corso quadri ed il progetto di diffusione dei valori aziendali per i dirigenti.

FORMAZIONE	Ore 2003	Ore 2004
Operativa	37070	46274
Eurocontrol	5376	2744
Inglese	5890	4532
Amministrativa	4991	1992
Informatica	2821	0
Manageriale		2500
TOTALE	**56148**	**58042**
OJT (on the job training)		16659
TOTALE		**74701**

Costi

Finalità istituzionale della Funzione Formazione è quella di garantire, in coerenza con le necessità aziendali, controllori di volo perfettamente addestrati e preparati a svolgere il loro lavoro nel rispetto dei più elevati standard di sicurezza. Per far ciò la Funzione si avvale di 34 formatori interni, di tecnologie di assoluta avanguardia e di metodologie didattiche continuamente aggiornate attraverso la cooperazione con le strutture internazionali di Air Traffic Management.

I costi della Formazione operativa sono pertanto parte integrante dei costi di struttura, ivi compresi i costi del personale, gli ammortamenti e i costi generali. Discorso analogo va fatto per la Formazione *on the job* che viene erogata direttamente sul posto di

lavoro. La Formazione Eurocontrol rientra poi nel pacchetto di servizi che l'organizzazione europea offre ai suoi associati.

Il resto della Formazione viene infine o acquistata direttamente all'esterno, o progettata con l'ausilio di specialisti di volta in volta identificati. Per queste attività, che rientrano nel normale processo di acquisto di servizi, Enav ha registrato, negli anni considerati, costi pari a euro 963.000 e a euro 491.000.

B - IL SISTEMA DI ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE AEREA

1 - **LO SPAZIO AEREO ITALIANO**

a) ARCHITETTURA DI SISTEMA

L'architettura dei sistemi che supportano i servizi di assistenza alla navigazione aerea in Italia è finalizzata a garantire la copertura dello spazio aereo, articolato nelle tre Fligth Information Region/Upper Information Region (FIR/UIR) di Roma, Milano, Brindisi.

I servizi di assistenza di rotta (Air Traffic Services o ATS) sono forniti dai quattro centri di controllo di area (Area Control Center o ACC) seguenti:

- Milano (Linate) - ha in carico la parte occidentale bassa della FIR/UIR di Milano fino al Flight Level (FL) 290 (livello di volo 9000 piedi);
- Padova - ha in carico la parte orientale della FIR/UIR di Milano;
- Roma - ha in carico sia la propria FIR/UIR sia la parte alta della UIR di Milano da FL 290 incluso;
- Brindisi - ha in carico la propria FIR/UIR.

Negli ACC di Milano e Roma sono allocati i servizi di assistenza a due grandi settori di avvicinamento (Terminal Area o TMA) che presiedono alla gestione delle correnti di traffico in avvicinamento/partenza (Approach o APP) ai/dai rispettivi aeroporti.

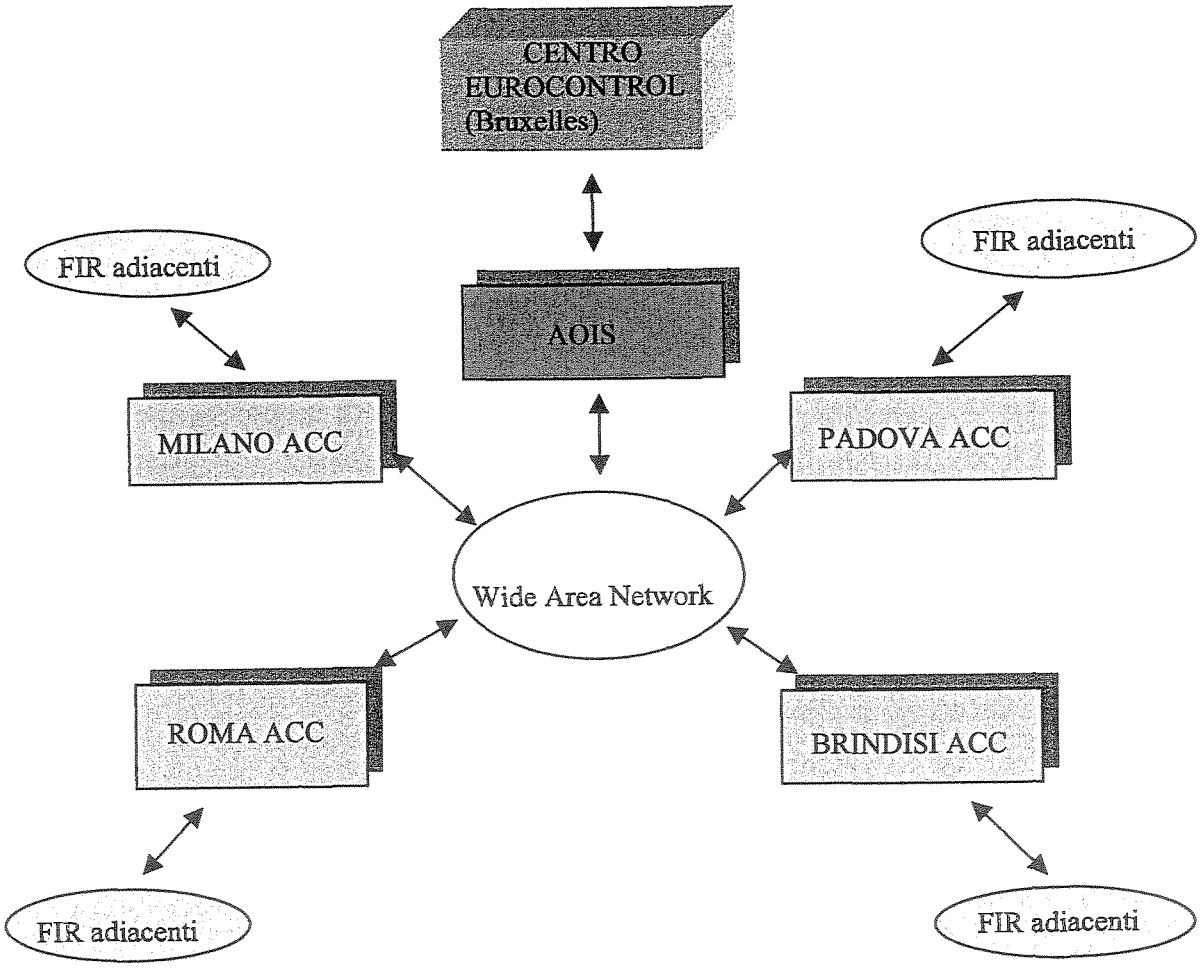
Distribuiti sul territorio, infine, sono assicurati servizi di assistenza in 39 aeroporti, i maggiori dei quali sono dotati anche di servizio APP (localizzato presso la torre di controllo); in particolare, si tratta di servizi di aerodromo (Tower o TWR), di previsioni meteorologiche ed emissioni dei relativi bollettini di ausilio alla navigazione aerea.

Ciascun sistema ACC, pur operando in completa autonomia, presenta caratteristiche architetturali e tecnologiche omogenee con gli altri. Lo stesso vale per i sistemi APP, TWR, ecc. Il sistema ACC di riferimento, denominato sistema di Air Traffic Management (ATM), è costituito nella sua essenza da tre tipologie di sottosistemi principali tecnologicamente omogenei:

- RDP Radar Data Processing
- FDP Flight data Processing
- CWP Controller Working Position

e da un sottosistema di comunicazioni vocali Terra/Bordo/Terra (T/B/T).

I quattro ACC sono inoltre funzionalmente in comunicazione con il centro AOIS (Automated Operational Information System), ubicato a Roma ACC e connesso con i grandi centri di coordinamento internazionali, che costituisce il nodo nazionale di raccolta e distribuzione di informazioni aeronautiche, informazioni meteorologiche, pianificazione iniziale voli, statistiche, ecc.



LA DOTAZIONE TECNOLOGICA ATTUALE

Lo stato di maturità tecnologica raggiunta dai sistemi ATM italiani è frutto di un' evoluzione continua che ha subito una forte accelerazione nell'ultimo decennio, a fronte del notevole incremento del traffico aereo e della conseguente domanda di servizi di assistenza sia in rotta che in area terminale.

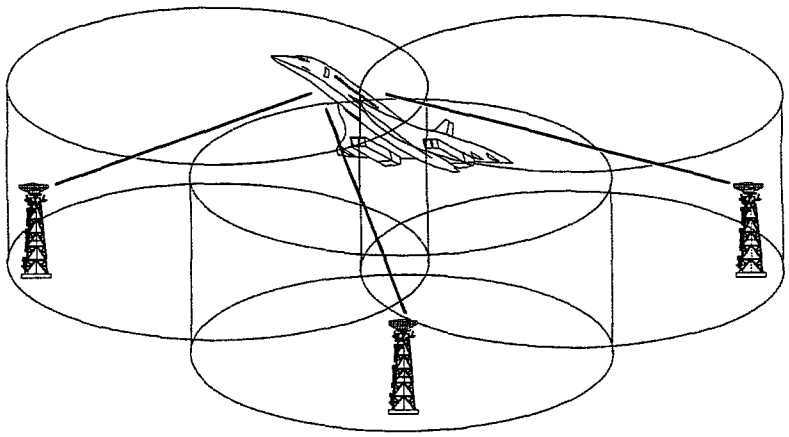
Alle avanzate funzioni di coordinamento fra FIR (On Line Data Interchange–OLDI) e di riallocazione dinamica delle traiettorie di volo (re-routing), si è affiancato recentemente il progetto denominato "Automazione Operativa", che ha consentito di raggiungere importanti obiettivi:

- lo spostamento a Roma del controllo dello spazio aereo superiore dell'ACC di Milano;
- l' armonizzazione dei sistemi in uso presso i quattro ACC;
- l'introduzione progressiva di importanti direttive di Eurocontrol;
- il passaggio a tecnologia "COTS (Commercial Off-the-Shelf)" su scala nazionale.

Il progetto ha inoltre avviato un processo di integrazione fra le aree aeroportuali e gli ACC stessi, basato sulla condivisione di presentazione-dati da parte dei controllori di rotta e di terminale, introducendo semplificazioni procedurali e funzionalità operative sempre più orientate alla gestione Gate-to-Gate (dal cancello di partenza a quello di arrivo).

Per quanto attiene alle singole componenti tecnologiche sulle quali poggiano i sistemi ATM, comunemente classificate nei tre macro-

domini di riferimento - Comunicazioni, Navigazione e Sorveglianza (CNS) - nel passato si è puntato su una maggiore copertura del territorio; in particolare, la rete radar è stata arricchita con sensori dislocati in aree non coperte dal segnale, che ha prodotto anche multiple coperture di territorio a beneficio dell' affidabilità e della continuità dei dati di sorveglianza (Multi-Radar Tracking o MRT); radar di terra sono stati installati in alcuni aeroporti particolarmente critici nel periodo invernale dal punto di vista della visibilità (Malpensa, Bologna, Venezia, Fiumicino, Torino e Linate).



b) EVOLUZIONE TECNOLOGICA DEI SISTEMI ATM

Il Piano Investimenti 2004-2006 approvato a maggio 2004 ha, nel dominio delle funzioni ACC, come obiettivi prevalenti quelli di potenziare le capacità e la continuità di funzionamento dei centri di controllo. Gli interventi a breve termine sono completamente finanziati;

quelli a lungo termine, con previsioni di completamento oltre il 2010, lo sono per il triennio di competenza.

b1) *EVOLUZIONE A BREVE TERMINE*

AMPLIAMENTO DELL'ACC DI ROMA

L'incremento di traffico nelle aree controllate dal centro ACC di Roma, rivelatosi nell'ultimo anno particolarmente significativo soprattutto nei mesi estivi, ha evidenziato la necessità di aumentare le postazioni operative del centro, non più sufficienti a garantire la capacità richiesta, e di ripensare la configurazione operativa. Sono state pertanto pianificate ulteriori postazioni di controllo sia in sala operativa sia in sala prove; è stata prevista anche la sostituzione dei monitor a tubo con quelli al plasma, più longevi di quelli in uso e privi di emissioni elettromagnetiche dannose alla vista.

FALL-BACK SYSTEM (FBS)

Il FBS è un sistema concepito con l'obiettivo di incrementare la disponibilità e la "safety" nelle operazioni di assistenza alla navigazione aerea. Il FBS nasce dalla considerazione che, in caso di caduta improvvisa del sistema principale, i controllori non potrebbero più garantire il servizio di assistenza della navigazione aerea. Esso prevede la realizzazione di adeguati sistemi di "riserva calda" in grado di

mantenere l' operatività di ciascuno dei quattro centri di controllo di area (Roma, Milano, Padova, Brindisi) in caso di gravi avarie che potrebbero bloccare temporaneamente il funzionamento dei sistemi principali. Ciascun centro di riserva (fall-back), che affiancherà il rispettivo centro principale nella stessa sala-apparati, subentrerà in tempo reale al manifestarsi dell'avaria e garantirà l' operatività del servizio per tutto il periodo necessario alla rimozione della medesima, assicurando tutte le principali funzioni ATM in completa sicurezza.

Il FBS è costituito, in sostanza, da un sistema di elaborazione delle tracce radar, autonomo rispetto a quello che alimenta il sistema principale, e da un sistema di presentazione equivalenti a quelli forniti dal sistema primario, anche in caso di caduta parziale o totale di quest'ultimo. Il sistema consente di stampare le *strip* cartacee, relative ad ogni aeromobile controllato, per ogni postazione in servizio; esso è alimentato da un sistema di *power supply* indipendente da quello principale, con un'autonomia operativa di circa 200 minuti.

Nella riunione del 13 maggio 2004 il CdA ha approvato il contratto per l'introduzione del sistema Fall Back fra Enav e Alenia Marconi Systems SpA per un importo complessivo di 14,6 mln/euro + Iva.

DISASTER RECOVERY

Di ben altra portata è la realizzazione del Disaster Recovery, un' adeguata struttura tecnologico-organizzativa che permetterà di fronteggiare la non disponibilità operativa di uno dei quattro ACC per motivi più seri di un temporaneo "fault" di natura tecnica. Esso è

finalizzato a fronteggiare eventi di tipo catastrofico (attacchi terroristici, terremoti, incendi, ecc.), che potrebbero causare l'improvvisa inoperatività e inagibilità (anche per tempi molto lunghi) di ciascuno dei quattro Centri nazionali.

Il programma prevede la definizione di un piano di "Contingency" finalizzato a garantire:

- impiego di standard per la sicurezza ;
- riduzione tempi di reazione (ritorno in operatività dopo un evento catastrofico);
- mantenimento capacità ATC (% della capacità originale da ripristinare).

Saranno realizzati adeguati sistemi tecnologici per garantire la disponibilità operativa di:

- comunicazioni vocali terra/bordo e terra/terra;
- dati di sorveglianza radar;
- informazioni sui voli;
- informazioni sulle condizioni meteo.

In caso di evento catastrofico l'operatività di un ACC sarà garantita dagli altri ACC che dovranno effettuare, in aggiunta alle proprie funzionalità, anche il servizio dell' ACC inagibile; lo stesso discorso vale per le operazioni di Terminale di Fiumicino e Malpensa, ciascuno dotato di una torre di riserva pronta ad entrare in operatività nel caso in cui la principale subisca un evento catastrofico.

Fasi e Costi del Piano Disaster Recovery

Per la scelta dei siti ove allestire il sistema di "Disaster Recovery" è stato ritenuto ragionevole far ricorso all'impiego dell'architettura dei sistemi già in operatività; ciò consentirà peraltro un parziale utilizzo delle risorse già installate.

Tale orientamento ha indotto Enav ad identificare quale migliore soluzione realizzativa, per fronteggiare un qualsiasi evento catastrofico, quella che prevede la distribuzione territoriale delle risorse di emergenza, in modo complementare a quelle già esistenti, presso i quattro ACC e presso i due maggiori aeroporti nazionali; nell'ipotesi di dover recuperare almeno l'80% della capacità ATC dell'eventuale centro disastrato, è stato concepito un programma in cui sono state individuate le fasi di realizzazione e i traguardi intermedi da raggiungere.

E' stato predisposto il seguente programma di "Recovery":

FASE 1:

- recovery di circa il 50% della capacità di Roma ACC a mezzo di sistemi da predisporre presso l'ACC di Milano e presso una nuova "sala di controllo TMA", da realizzare nell'aeroporto di Fiumicino;
- recovery delle funzioni del CED AOIS e dei collegamenti AFTN presso un sito alternativo a quello di Roma ACC;
- Tempo di realizzazione 18 mesi a partire da inizio 2005.

FASE 2:

- recovery dell'ACC di Milano a mezzo dei sistemi da predisporre presso l'ACC di Roma e presso la nuova "sala controllo di controllo TMA" da realizzare nell'aeroporto di Malpensa;
- recovery degli ACC di Padova e Brindisi a mezzo dei sistemi da predisporre presso l'ACC di Roma;
- Tempo di realizzazione: 18 mesi a partire da giugno 2005.

FASE 3:

- estensione del Recovery di Roma ACC anche su Padova ACC e Brindisi ACC a mezzo dei sistemi da predisporre presso tali siti per ottenere il massimo recupero della capacità dell'ACC di Roma;
- Tempo di realizzazione: 6 mesi a partire da giugno 2006.

FASE 4:

- allestimento delle sale PSA (Prova Simulazione e Addestramento) aeroportuali presso nuove "torri di back up" (che mantengono la funzionalità in caso di avaria) da definire negli aeroporti di Malpensa e Fiumicino;
- potenziamento di queste sale PSA a fungere da sistemi di Back Up aeroportuali ("disaster recovery" delle funzioni di Torre).

In accordo alla rappresentazione dei diversi obiettivi identificati e accorpati nelle fasi sopra indicate, si riportano di seguito i costi stimati per la realizzazione del piano sopra indicato. I costi sono comprensivi di tutte le forniture di materiali e servizi necessari al raggiungimento degli obiettivi complessivi.

Costi stimati m€	
Obiettivi	**Totale costi**
Step 1 (RM→MI)	12.600
Step 2 (Recovery OIS/AFTN)	3.900
Totale Fase 1	**16.500**
FASI SUCCESSIVE	
Step 1 (MI→RM)	11.700
Step 2 (PD,BR→RM)	3.600
Totale Fase 2	**15.300**
(RM→PD,BR)	6.600
Totale Fase 3	**6.600**
(Back-up Mpx e Fco)	14.000
Totale Fase 4	**14.000**

Il programma, che trovava copertura economica nel Piano Investimenti 2004-2006, approvato dal Consiglio in data 27/5/04 solo per l'importo complessivo di 16.500 m€, sufficienti a garantire la realizzazione della Fase 1, è stato esteso (CdA del 16.12.2004) alle Fasi 2 e 3 con l'integrazione del budget della relativa spesa di 21,9 Meuro (15,3+6,6).

b2) EVOLUZIONE A MEDIO-LUNGO TERMINE

La transizione verso le nuove funzionalità operative già pianificate a livello europeo e recepite dallo scenario Single-Sky (Cielo Unico Europeo, v. infra, II, F, 4) ha imposto ad Enav di predisporre una propria strategia di medio-lungo termine di cui la partecipazione al progetto internazionale Coflight è solo il primo passo. Questo

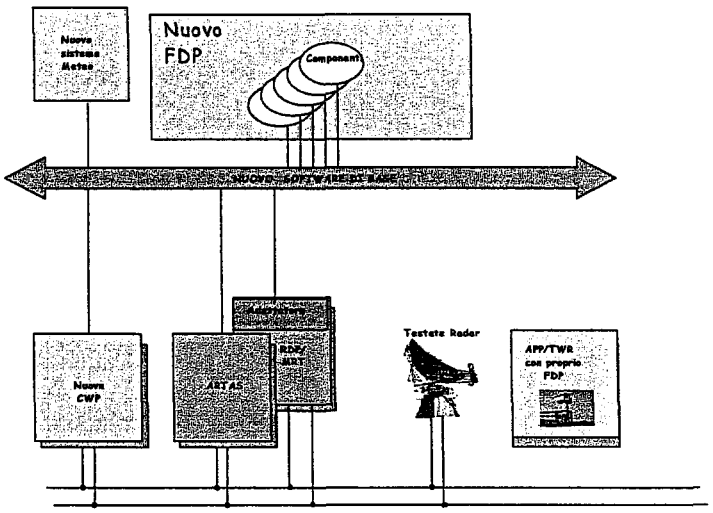
programma ha per obiettivo la realizzazione di un sottosistema FDP (Flight Data Processing) di nuova generazione sviluppato in collaborazione fra i Service Providers di Italia, Francia e Svizzera e le maggiori aziende del settore quali Alenia Marconi Systems e Thales.

Altro ancora bisognerà fare, nel corso dei prossimi anni, affinché il nuovo sistema FDP possa essere integrato con gli altri sottosistemi CWP e RDP anch'essi di nuova generazione, al cui approntamento Enav sta già lavorando.

L'obiettivo finale, infatti, è quello di sostituire, a tempo debito, l'intera catena ATM, con modalità di transizione analoghe a quelle adottate in occasione dell'entrata in operatività del corrente sistema, e cioè con un parallelo operativo "nuovo – vecchio" per circa un anno ("shadow-mode operations").

La soluzione finale, basata sul progetto del nuovo eFDP/fi a cui Enav sta partecipando con Francia e Svizzera, si completa con la realizzazione dei nuovi sottosistemi che consentiranno di superare i limiti imposti dagli attuali sottosistemi "legacy".

Lo schema seguente sintetizza il sistema finale di nuova generazione.



c) EVOLUZIONE TECNOLOGICA DEI SISTEMI CNS

Per quanto attiene ai sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), il Piano Investimenti 2004-2006 prevede sostanziosi interventi finalizzati ad incrementare la sicurezza e la continuità operativa degli impianti.

c1) COMUNICAZIONI

Sono previsti investimenti per ammodernamenti, ampliamenti e completamenti di sistemi di comunicazione Terra-Bordo-Terra (TBT) per il controllo in aree aeroportuali e in rotta.

Ai fini di perseguire i previsti obiettivi di sicurezza e capacità, sarà anche iniziata la sperimentazione delle comunicazioni fra controllore e pilota non più veicolate tramite voce bensì in formato digitale; la funzionalità sarà resa disponibile attraverso un'adeguata Human-Machine Interface che permette al controllore di effettuare in modo non ambiguo le operazioni di "clearance" (autorizzazioni verso il pilota) e di "acknowledge" (accettazione da parte del pilota).

Le comunicazioni rappresentano l'aspetto cardine per i servizi di navigazione aerea. L'attuale servizio di telecomunicazioni è basato su un'infrastruttura di collegamenti punto-punto (da un impianto all'altro) e su una rete che non è al tempo con le più moderne soluzioni oggi praticabili. La crescita disorganica dei collegamenti punto-punto ha condotto ad uno scenario problematico anche dal punto di vista dei costi, troppo elevati per circuiti di bassa qualità.

Enav ha pertanto elaborato una strategia di progettazione e realizzazione di una rete integrata in grado di offrire servizi calibrati sulle specifiche applicazioni operative, viste come Virtual Private Network (VPN), ottimizzata dal punto di vista dei supporti trasmissivi (Fibra ottica, Ponti Radio, Satellite), basata sull' impiego di tecnologie consolidate, in grado di garantire elevati livelli di affidabilità, così da fornire valore aggiunto anche ad altre applicazioni quali il Sistema di Telegestione Nazionale (STN) e il Disaster Recovery.

c2) SORVEGLIANZA

Per quanto riguarda i sistemi di sorveglianza radar, saranno realizzati:

- l'ammodernamento di sistemi preesistenti e l' adeguamento dei radar di rotta di Monte Stella, Ustica, Poggio Lecceta;
- l'installazione di un radar primario di avvicinamento a Ronchi dei Legionari e di un secondario a Catania;
- l'aggiunta di un secondario di avvicinamento a Malpensa (aeroporto ad alta densità di traffico);
- l'aggiunta di un secondo radar di superficie a Malpensa per migliorare la copertura dell' area aeroportuale e a Linate per controllare i movimenti veicolari;
- la rilevazione tramite GPS (Global Positioning System) dei veicoli nelle aree di manovra aeroportuali a Malpensa e Fiumicino; sistema GPS integrato con gli strumenti GPS previsti dalle Società aeroportuali a Torino e Bologna.

Sarà inoltre introdotta la modalità operativa Modo S nell' operatività dei radar secondari. Tale modalità, caratteristica dei radar di nuova generazione, è in grado di gestire informazioni aggiuntive rispetto a quelle di un radar tradizionale (quota e identificazione dell'aereo). Tali informazioni entrano nella catena di elaborazione del sistema ATM garantendo migliori prestazioni usufruendo di migliori dati di identificazione e posizione dell'aeromobile. Il passaggio a Modo S di tutti i secondari dislocati nel territorio consentirà di migliorare anche il controllo a terra dei velivoli, al fine di gestire situazioni critiche in termini di potenziali incursioni in pista e collisioni.

c3) *NAVIGAZIONE*

c 3.1) RADIOASSISTENZE E AIUTI VISIVI LUMINOSI (AVL)

Il Piano prevede l' ammodernamento tecnologico dei sistemi di radioassistenza su aeroporti e siti remoti al fine di garantire l'avvicinamento, l'atterraggio e la navigazione di aeromobili in tutta sicurezza. Considerato l'elevato tasso di obsolescenza delle radioassistenze e analizzate le nuove esigenze degli utilizzatori delle stesse, è stato approntato un piano di ammodernamento degli equipaggiamenti in questione che si traduce in un programma progressivo da realizzare in tre anni.

Sono previsti interventi a sostegno della sicurezza aeroportuale (in termini di safety e security), finalizzati alla ristrutturazione di sistemi AVL, all'adeguamento degli impianti alle normative Enac per la sicurezza, all' installazione di impianti antintrusione in pista, nonchè alla sostituzione di cabine elettriche e anelli aeroportuali di alimentazione.

c 3.2) SISTEMI METEO

L'elemento unificatore dei vari sottosistemi ATM è rappresentato dall'unicità dell'architettura presa a riferimento. In adesione a quanto consolidato a livello ICAO (International Civil Aviation Organization) ed Eurocontrol, anche la componente meteorologica dovrà essere parte integrante del sistema di gestione del Traffico Aereo. Pertanto anche i sistemi relativi al Wind Shear saranno progettati e sviluppati nello

scenario "Gate-to-Gate"(garantendo, cioè, l'assistenza dal cancello di partenza a quello di arrivo) in vista della non lontana realizzazione del Cielo Unico Europeo (Single European Sky). Obiettivo finale: realizzare un sistema altamente integrato sia nelle componenti meteo che nell'architettura globale di sistema.

In accordo a quanto sopra, Enav ha attivato su Palermo un progetto mirato alla realizzazione di un "sistema integrato" di più tecnologie di rilevazione e previsione del fenomeno "wind-shear", (consiste in una repentina variazione della velocità e/o della direzione del vento in una distanza breve, in particolare lungo l'asse verticale, che, lungo i sentieri di discesa o durante la fase iniziale di decollo degli aeromobili ed al verificarsi di determinate condizioni potrebbe rivelarsi pericolosa per la sicurezza del volo) utilizzando anche i risultati finora ottenuti attraverso le apparecchiature già installate in aeroporto. I punti chiave di questo intervento sono:

- la scelta di Palermo che, per le sue condizioni climatiche ed orografiche, rappresenta il massimo della complessità sul territorio nazionale;
- l'utilizzo sia degli esempi aeroportuali di Juneau-USA (simile allo scalo italiano) e di Hong Kong (più complessa in assoluto);
- la consulenza con la Federal Aviation Administration, che detiene l'esperienza più avanzata a livello mondiale sul particolare fenomeno;
- il coinvolgimento e la collaborazione di enti di ricerca qualificati (CNR e Università) , piloti e associazioni di categoria.

L'esperienza di Palermo (nella quale verranno integrate tutte le tecnologie necessarie) è destinata a diventare il modello guida per tutti gli scali interessati dal fenomeno.

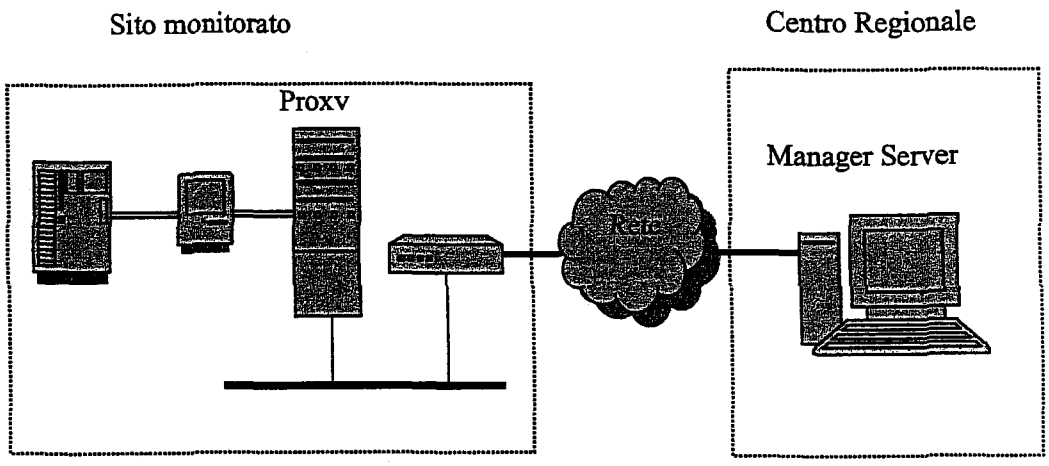
d) ALTRI PROGRAMMI INNOVATIVI

SISTEMA DI TELEGESTIONE NAZIONALE

Il "Sistema di Telegestione Nazionale" (STN), consente il controllo remoto attivo e passivo degli apparati di assistenza al volo da sedici Centri Regionali e dal Centro Nazionale. Scopo di STN è, in primo luogo, quello di ridurre i costi di conduzione tecnica, di aumentare l'affidabilità e la disponibilità del servizio erogato, di omogeneizzare i sistemi di telegestione attualmente in uso e, infine, anche quello di armonizzare le interfacce uomo-macchina in un unico applicativo da cui gli operatori, debitamente addestrati, possano eseguire le procedure di conduzione ordinaria e le procedure d'emergenza a fronte di problemi di malfunzionamento rilevati dal sistema.

In secondo luogo, l'infrastruttura creata da STN mette a disposizione a livello centrale una base dati storica delle prestazioni dei servizi erogati dai vari sistemi/apparati, nonché uno strumento di monitoraggio in tempo reale dei "trend" prestazionali. Attraverso STN, in definitiva, si ottimizza la gestione dei servizi di manutenzione e di logistica.

Tutti gli impianti di assistenza al volo saranno quindi provvisti di un sistema di telegestione che ne permetta il completo controllo, configurazione, regolazione e conduzione tecnica sia nelle immediate vicinanze dell'apparato sia da remoto. Il Sistema STN entrerà in operatività entro il 2005, garantendo il monitoraggio e il controllo dell'installato da parte dei centri territoriali e nazionale.



2 - **RICERCA E SVILUPPO**

a) *EGNOS/GALILEO*

EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay System) è un programma nato nel 1998 con l'obiettivo di realizzare un sistema terrestre europeo in grado di migliorare, ai fini della navigazione civile in generale, il segnale irradiato dalle costellazioni orbitanti di satelliti già esistenti (GPS americano e GLONASS russo) a mezzo del quale gli utenti possono identificare la loro posizione nello spazio.

Tale sistema è particolarmente utile alla navigazione aerea poiché, essendo di fatto un precursore del programma Galileo, getta le basi tecnologiche necessarie per:

- *consentire la navigazione in rotta* e l'avvicinamento per gli atterraggi con una sola apparecchiatura a bordo degli aerei;
- dismettere, a cura degli ANSP (Aeronautical National Service Providers), le radioassistenze a terra, non più necessarie alla navigazione aerea (VOR, NDB: VHF Omnidirectional Radio Range, No Directional Beacon), con evidenti risparmi nei costi di gestione;
- eliminare la necessità di installazione di sistemi ILS presso gli aeroporti minori ove l'avvicinamento, basato sul segnale satellitare, sarà di qualità sufficiente a garantire il richiesto livello di "safety" per le fasi finali del volo;
- soddisfare gli obiettivi fissati dall'ICAO sulla navigazione aerea;
- realizzare economie di servizio con conseguenti vantaggi economici anche per l'utenza.

A livello nazionale, EGNOS è costituito da un' installazione MCC (Master Control Centre) ubicata a Ciampino che, insieme alle omologhe stazioni in Germania, Spagna e Regno Unito, corregge il dato di posizione GPS di ciascuna stazione di terra appartenente al sistema (RIMS) e rilancia la correzione a tre satelliti geostazionari EGNOS; questi, con trasmissioni "broadcast", emettono la correzione verso l'utenza interessata (aerei). Opportuni ricevitori a bordo degli aerei calcolano la posizione vera dell' aeromobile sommando al proprio dato GPS la correzione EGNOS.

Il programma Galileo rappresenta il contributo europeo al futuro sistema per la navigazione satellitare globale, denominato GNSS 2 (Global Navigation Satellite System), in cui avranno ancora un ruolo il *sistema statunitense GPS modificato e, sia pure in maniera lievemente* subordinata, il sistema russo GLONASS K, rispettivi aggiornamenti degli attuali GPS e GLONASS.

Il sistema europeo prevede la realizzazione e messa in orbita di circa 30 satelliti in orbite a circa 12-13000 km di altezza, con un proprio segmento di controllo e monitoraggio a terra.

Attualmente il programma viene sviluppato sotto l'egida della CE (Commissione Europea) e dell'ESA (European Space Agency), la quale lancerà entro il 2005 due satelliti prototipo per l'occupazione delle frequenze assegnate al programma.

Enav ha previsto consistenti investimenti sul programma al fine di giocare un ruolo di primo piano su quello che sarà il principale sistema di supporto alla navigazione aerea (e non solo) del futuro.

b) PROGETTI DI RICERCA APPLICATI

Qui di seguito, sono stati sintetizzati i progetti di ricerca approvati durante il 2004

ASAP

Il Progetto riguarda la gestione avanzata della circolazione dei veicoli in ambito aeroportuale, con identificazione della loro posizione ed invio del dato di riferimento con flusso bidirezionale dei dati.; tale attività riguarderà anche la interoperabilità tra ente locale ATS e il responsabile delle Airport Operations, (società gestione aeroporto, etc.) con lo scopo di valutare la creazione di una banca dati globale relativa alla totalità del traffico in ambito aeroportuale, con condivisione dei dati.

SEBFAM

Il progetto "SEBFAM" (Sperimentazione di EGNOS nello scenario di definizione dei Blocchi Funzionali in Area Mediterranea) ha per scopo una caratterizzazione della performance del sistema EGNOS in aree geografiche di interesse per Enav, nell'ambito del bacino del Mediterraneo, approfondendo tematiche relative alla radionavigazione satellitare GNSS in "casi geografici limite" per l'ambito di copertura del servizio."

Il progetto prevede lo studio e la realizzazione di una rete (4/5) di sensori di rilevamento GPS/EGNOS con possibilità di interpolare la posizione di un sensore "virtuale".

MOFMASA

Studio e realizzazione di nuove procedure di holding (Megaholding) per l'ottimizzazione del tempo di volo ed eventuali tempi di attesa.

SHIELD

Definizione utilizzo di un sistema di specifici ricevitori in ambito aeroportuale per il controllo della corretta emissione di segnali RF (Radiofrequenze) delle radioassistenze e rilevazione con capacità di localizzazione di emissioni interferenti.

3 - IL "CASO" VITROCISET

I servizi di conduzione e di manutenzione dei sistemi e degli apparati di assistenza al volo si sostanziano in tutte le prestazioni ed

attività che devono essere svolte per garantire il completo ed ottimale funzionamento tecnico e la costante, piena disponibilità operativa dell'intero complesso degli impianti mediante i quali Enav assicura l'assistenza al volo.

Il corretto e puntuale funzionamento degli impianti è premessa essenziale per assolvere i compiti istituzionali di Enav, compiti previsti dalle normative nazionali ed internazionali vigenti, riconosciuti compiutamente e chiaramente definiti, e per certi aspetti anche ampliati, dal decreto legge 8 settembre 2004 n. 237, convertito in legge 9 novembre 2004 n. 265(recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile).

Compiti istituzionali diretti a garantire la sicurezza, la regolarità e la speditezza dei voli, nel rispetto dei requisiti e degli standard internazionali di qualità e di sicurezza necessari per tali servizi, fissati peraltro anche da organismi soprannazionali.

I servizi di conduzione e di manutenzione interessano una molteplicità di sistemi eterogenei, non solo per tipologia ma anche perché forniti da costruttori diversi, in epoche diverse e con differenti tecnologie, e costituiscono il "reticolato" tecnologico distribuito su tutto il territorio nazionale, spesso in ubicazioni impervie ed isolate, per l'assistenza alla navigazione ed il controllo del traffico aereo, costantemente presidiato ed operativo 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno.

Considerata la complessità del reticolato tecnologico e la strettissima interconnessione dei vari impianti, Enav ha per decenni ritenuto irrinunciabile che la responsabilità e le modalità di esecuzione di tali servizi fossero di tipo "globale", e cioè assegnate ad un unico soggetto in grado di assicurare la sorveglianza e l'intervento

sincronizzato su tutti i sistemi, governando all'occorrenza anche eventuali subfornitori e garantendo risultati di eccellenza in termini quantitativi e qualitativi di operatività degli impianti.

Tutti i servizi in questione sono stati affidati in regime di appalto alla Società Vitrociset, che ha assicurato la completa operatività sin da quando, negli anni 80, i servizi di assistenza al volo transitarono dall'Aeronautica Militare alla Azienda Autonoma di Assistenza al Volo. Fino alla data del 31 Dicembre 2001, i servizi di manutenzione e gestione tecnica sono stati da Vitrociset forniti in virtù di contratti d'appalto che definivano le prestazioni di presidio tecnico da erogare e l'organizzazione della società appaltatrice presso i siti Enav in termini quantitativi e di fasce orarie. Il costo del contratto in questione non era, dunque, fisso ed invariabile, poiché ad ogni variazione della prestazione richiesta corrispondeva una variazione dell'importo contrattuale totale, calcolato in base a canoni e prezzario definiti.

A partire dal 1° Gennaio 2002 i rapporti tra Enav e Vitrociset per la prestazione delle attività in questione sono stati disciplinati da un contratto, stipulato a trattativa privata, ed elaborato principalmente sul concetto di "risultato", da misurarsi attraverso la verifica dell'andamento funzionale degli impianti sotto l'aspetto tecnico operativo. Il contratto demanda completamente al manutentore la responsabilità di organizzare e dimensionare le proprie risorse al fine di raggiungere gli obiettivi tecnico – operativi contrattuali. Il prezzo contrattualmente pattuito è pertanto fisso, in quanto indipendente dagli eventuali incrementi della quantità e consistenza degli impianti affidati in gestione e manutenzione, e può modificarsi solo per effetto della variazione numerica dei siti.

Il servizio di manutenzione e gestione tecnica degli impianti di assistenza al volo sul territorio nazionale, svolto da Vitrociset SpA a fronte di un contratto pluriennale di circa 67,8 milioni di euro, da ultimo rinnovato e vigente dal 1° gennaio 2002, comprende:

1. la gestione tecnica dei sistemi;
2. la manutenzione preventiva e correttiva delle macchine;
3. la manutenzione ed assistenza tecnico-sistemistica software;
4. la gestione fiduciaria dei magazzini e movimentazione delle parti di ricambio;
5. la gestione, calibrazione e riparazione degli strumenti di misura.

In vista della scadenza di efficacia del contratto (30 giugno 2004), nel dicembre 2003, una specifica Commissione interna è stata incaricata di procedere alla stesura di un bando con l'obiettivo di addivenire all'esperimento di una procedura di gara europea per il rinnovo del servizio in questione, sulla base di una prima bozza di Capitolato Tecnico elaborato dalla Vice Direzione Generale Operazioni nel novembre 2003.

Nel corso dei lavori della citata Commissione sono emerse alcune difficoltà ad elaborare un documento che potesse garantire massima trasparenza e *par condicio* nell'accesso alla gara da esperire da parte dei competitori, in quanto alcune attività, ed in particolare la manutenzione del software - consistente nella identificazione e rimozione di bachi o nell'adattamento di applicativi software utilizzati per scopi operativi, al fine di rendere gli stessi costantemente allineati all'evolvere sia delle condizioni operative di utilizzo, sia del panorama informatico di base, hardware e software - avrebbero posto l'attuale manutentore (Vitrociset)

in una situazione dominante che avrebbe di fatto vanificato il ricorso alla procedura di gara stessa.

Enav SpA, infatti, non ha la disponibilità dei "codici sorgente" degli applicativi software, che gli consentirebbe di metterli a disposizione per il servizio di manutenzione degli impianti di assistenza al volo all'aggiudicatario di una procedura di gara: tali codici appartengono per il 45% a Vitrociset, per un altro 45% ad AMS (Alenia Marconi Systems) e per il restante 10% ad altre aziende.

Ancorché nelle relazioni presentate al CdA si sia sottolineato (correttamente) il fatto che la disponibilità dei "codici sorgente" non sia l'unico aspetto che ponga Vitrociset in posizione privilegiata per l'affidamento diretto dell'attività di manutenzione ed assistenza tecnico-sistemistica software, in quanto il know-how di detta società (di assoluto rilievo ai fini della sicurezza ed efficienza degli impianti deputati al controllo del traffico aereo) è più che altro di ordine umano e non materiale, legato cioè alle capacità professionali del personale assegnato (da anni) al servizio manutentivo, rimane il fatto che in capo a Vitrociset (AMS ed altri) permane l'esclusiva disponibilità delle chiavi di accesso al sistema, disponibilità che è sottratta ad Enav in quanto non oggetto di specifica clausola di cessione contenuta né nei contratti di acquisto dei singoli apparati tecnologici né nel contratto (originario) di manutenzione.

Tale situazione ha portato il CdA a chiedersi se la stessa non concretizzi una fattispecie contraria ai principi della libera concorrenza, tutelati dalla normativa comunitaria e nazionale, e a ritenere opportuno l'interpello dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM).

Con nota del 12 maggio 2004 Enav chiedeva al Ministro dell'economia e delle finanze, quale azionista pubblico di riferimento, "di valutare l'opportunità di richiedere all'AGCM se la posizione assunta nel tempo da Vitrociset SpA possa rientrare nella fattispecie di abuso di posizione dominante all'interno del mercato nazionale o in sua parte rilevante", sottolineando, da parte sua, "che, al momento, pur sussistendo una posizione dominante, non sembra ravvisarsene ancora un abuso, dal momento che non viè evidenza che la società Vitrociset intenda praticare prezzi e condizioni ingiustificatamente gravosi o comportamenti volti ad ostacolare l'accesso al mercato".

Con nota del 13 ottobre 2004 il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), pur sottolineando come Enav potesse avanzare una autonoma richiesta direttamente all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), comunicava che, a suo avviso, "allo stato, non sembrerebbero sussistere le condizioni per istruire presso l'AGCM un procedimento volto a sanzionare eventuali abusi di posizione dominante. Infatti, la ripartizione tra i principali fornitori della titolarità del software applicativo attualmente utilizzato dall'Enav SpA – per la gran parte riconducibile a due soggetti – e le modalità di svolgimento del relativo servizio di manutenzione, effettuata in via diretta o in subappalto, non denoterebbero con sufficiente chiarezza la sussistenza di una posizione dominante in capo a Vitrociset SpA e, di conseguenza, nemmeno un suo abuso".

Con nota del 27 ottobre 2004 il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti condivideva "quanto comunicato dal MEF che, tra l'altro, appare esaustivo delle perplessità a suo tempo insorte in seno al Consiglio di Amministrazione."

Nella riunione del 28 ottobre 2004 il CdA di Enav, confortato dai pareri dei Ministeri soprarichiamati, ha rinunciato a ricorrere all'Antitrust mentre nella successiva riunione dell'11 novembre 2004 ha deciso lo "spachettamento" dell'oggetto dell'attuale contratto di conduzione e manutenzione Vitrociset, affidando ad una procedura di gara europea l'aggiudicazione dell'80% del valore contrattuale vigente, conservando – a causa della non disponibilità dei "codici sorgente", l'affidamento del restante 20% a trattativa diretta con Vitrociset, secondo modalità e contenuti da rinegoziare alla scadenza della proroga in atto (30 giugno 2005).

Sulla vicenda, va dato atto all'attuale CdA di aver affrontato (e in gran parte sciolto) dopo anni di acquiescenza il nodo del "monopolio" contrattuale di Vitrociset nell'appalto del servizio di manutenzione e conduzione in questione.

Va altresì riconosciuto a Vitrociset di aver adempiuto i propri obblighi contrattuali, variamente articolati, assicurando l'affidabilità del personale impiegato a garanzia della sicurezza del traffico aereo.

Vitrociset SpA, insieme ad Alenia Marconi System (AMS), costituiscono, d'altro canto, due grandi realtà dell'industria italiana, fornitrici di un prodotto essenziale per la realizzazione dei compiti istituzionali assegnati ad Enav. Lo stesso processo di internalizzazione del "servizio" attualmente svolto da Vitrociset – meritoriamente intrapreso dal CdA di Enav in adempimento di uno specifico orientamento del Parlamento – potrà difficilmente essere portato a compimento senza la collaborazione di Vitrociset (e di AMS). Tale collaborazione fra l'industria italiana ed Enav, peraltro, va condotta nel rispetto del quadro normativo.

Alla luce di un più approfondito esame della normativa l'attuale sistema di attribuzione di affidamento diretto del servizio di manutenzione e conduzione degli impianti di assistenza al volo sul territorio nazionale a Vitrociset SpA va puntualmente esaminato per accertare se sussiste una fattispecie di infrazione al principio della libera concorrenza, sia sotto l'aspetto dell'intesa restrittiva che dell'abuso di posizione dominante.

La decisione di sollecitare una pronuncia dell'Antitrust, alla quale Enav ha rinunciato per conformarsi al parere espresso dagli azionisti di riferimento (Ministeri vigilanti), rientra, peraltro, nelle responsabilità proprie dei vertici aziendali.

La successiva evoluzione

In linea con gli indirizzi parlamentari e governativi, Enav ha intrapreso il processo di internalizzazione delle attività rafforzando le strutture tecniche aziendali e ad avviare la procedura di gara europea per i servizi forniti da Vitrociset non soggetti alla titolarità dei "codici sorgente" per la conduzione dei software di sistema.

In quest'ottica, la Società ha deliberato, nell'ottobre 2004, al fine di conseguire, in un arco di 24/36 mesi, un'autonomia nella capacità di gestione del software di eccellenza, secondo un piano dettagliato (cfr.par. successivo) che preveda le modalità di acquisizione e formazione del personale addetto, il rafforzamento dell'organizzazione centrale e periferica e l'acquisizione di strumenti e attrezzature di manutenzione.

In attesa che questo processo d'internalizzazione si compia integralmente anche per la residua parte delle attività, Enav ha deliberato, nello stesso mese di ottobre 2004, di bandire per la prima volta una gara europea realmente competitiva e di improntare i rapporti con l'aggiudicataria a nuovi criteri di collaborazione e controllo.

Nei primi mesi del 2005, è stata manifestata, da parte di Vitrociset, la disponibilità a trasferire il ramo di azienda d'interesse di Enav, relativo ai servizi di conduzione e gestione di impianti e di assistenza al volo, disponibilità favorevolmente accolta da Enav e sostenuta anche dall'azionista di riferimento in quanto coerente con il medesimo obiettivo strategico di internalizzazione in precedenza deliberato dal CdA. Qualora dovesse concretizzarsi la predetta operazione di acquisizione del ramo di azienda, il processo di internalizzazione già programmato verrebbe accelerato e realizzato, senza soluzione di continuità e nella sua interezza, nell'arco di pochi mesi. Solo in questa ipotesi, inoltre, sarebbe possibile ritenere legittimamente superate le necessità aziendali che hanno determinato la Società a bandire la gara europea.

4 – Il progetto di internalizzazione del know-how sistemistico software

Il know-how da internalizzare

Il successo della missione aziendale è strettamente dipendente dal presidio degli asset e degli skill di valenza strategica per l' Azienda,

non potendo Enav delegare ad altri soggetti le scelte che impattano sugli aspetti economici e operativi, sulle infrastrutture di supporto, sulla professionalità dei propri operatori; tutti questi fattori sono intimamente connessi al core business aziendale e costituiscono gli elementi-chiave su cui operare per il raggiungimento di miglioramenti costanti e misurabili (capacità, sicurezza, economicità) dei servizi erogati.

L'elevato livello di integrazione dei sistemi ATM, volto al raggiungimento dei traguardi "Gate-to-Gate" e "Single European Sky", si basa sull'impiego di reti elaborative sistemisticamente e tecnologicamente complesse, la cui operatività è demandata a sofisticate funzioni elaborative realizzate con tecnologie software (SW).

La specificazione delle funzioni e delle architetture operative dei sistemi ATM, così come i relativi approvvigionamenti e la loro manutenzione, impone ad Enav di dotarsi di un know-how sistemistico specifico, in modo da non delegare ad altri soggetti soluzioni tecniche che non solo si traducono in nuove modalità operative e quindi in cambiamenti procedurali, ma che hanno impatto anche su tutte le altre prestazioni del servizio (safety, disponibilità, continuità,...), oltre che sui costi. Assumendo il ruolo di "prime" nei processi di sviluppo dei sistemi ATM, Enav garantisce così la coerenza degli assets tecnologici con le proprie politiche di sviluppo.

La realizzazione del nuovo prodotto "Coflight" (FDP Francia-Italia-Svizera) vede infatti in primo piano Enav nella definizione e nella successiva integrazione del sistema, lasciandone alle industrie del settore lo sviluppo tecnologico (SW). Un primo nucleo di sistemisti (progettisti di sistema) sta infatti acquisendo il know-how e presidiando il processo di sviluppo del nuovo FDP, il più importante sottosistema ATM, il cui valore economico si aggira sui 120M€. E' la prima volta, nella storia

aziendale, che Enav si trova a giocare un ruolo di rilievo nelle tematiche progettuali di sistema e a possedere la comproprietà di tutta la documentazione di sviluppo SW (codici-sorgente compresi). Sull' esempio di Coflight, Enav intende affrontare il cambio tecnologico degli altri principali sottosistemi ATM previsti nel Piano Investimenti presidiandone lo sviluppo con propri sistemisti e detenendo la comproprietà dei prodotti.

Il processo di acquisizione di questo tipo di know-how è proficuo ma lento, cosa facilmente intuibile se si pensa che le industrie del settore investono per anni su risorse di adeguato back-ground, per dotarle di valide competenze sistemistiche; questo tipo di risorse è molto difficile da reperire sul mercato in quanto la formazione sistemistica viene sviluppata attraverso la progettazione e l'integrazione di sistemi ad alto valore aggiunto, come quelli ATM.

I benefici derivanti dal presidio di queste attività core-business mirano ad evidenti e significativi riscontri sia in termini economici sia in termini di valenza strategica. L'Azienda si assicura infatti la prerogativa di garantire le migliori soluzioni sistemistiche, in linea con le proprie politiche di sviluppo e con il miglioramento dei servizi erogati. Enav continuerà ad avvalersi delle industrie del settore per gli approvigionamenti di apparati e sottosistemi necessari a coprire le esigenze pianificate, ma parteciperà con il ruolo di "prime" ai processi tecnici decisionali afferenti alla definizione delle forniture nelle loro componenti funzionali, architetturali, tecnologiche e di costo.

In termini tecnici, l'internalizzazione sistemistica assicurerà il presidio delle fasi del ciclo di sviluppo SW denominate "*Definizione dei requisiti di sistema, Specifiche di sistema e di Architettura SW, Integrazione e Test di sistema, Collaudo e Deployment, Gestione e*

Manutenzione" la cui primership oggi è detenuta dai fornitori (ved. figg. 1 e 2). Questa policy, oltre a garantire la creazione di un qualificato know-how sistemistico, carente in Azienda, mira alla comproprietà della documentazione di progetto (codici-sorgente inclusi) e quindi risolve anche i problemi delle varie responsabilità nelle attività di manutenzione SW oggi totalmente delegate a Vitrociset.

Ciclo di vita di un Sistema Software ATM
Situazione attuale

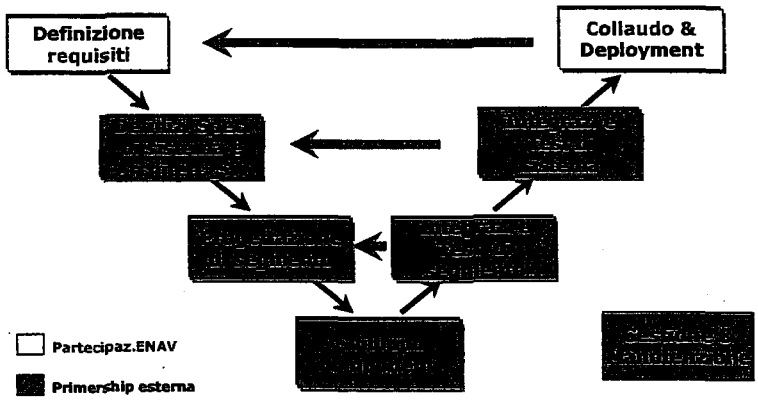


FIG. 1

Ciclo di vita di un Sistema Software ATM
Obiettivo

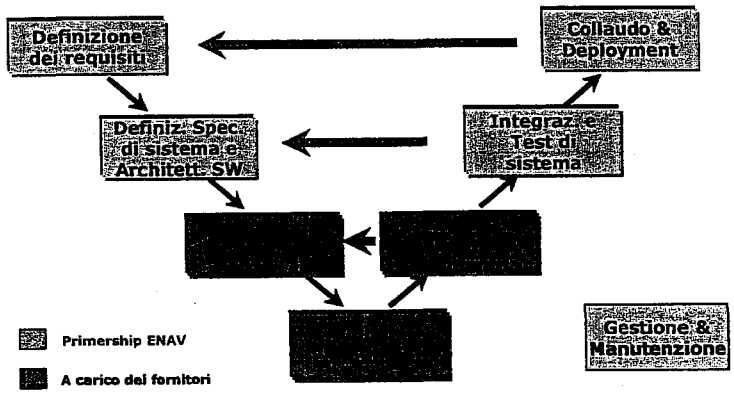
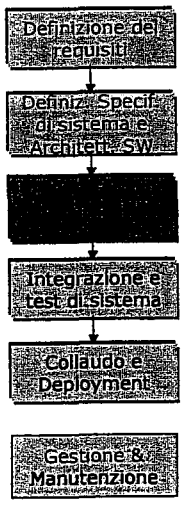


FIG. 2

I processi di ciascuna fase del ciclo sono riportati di seguito.

Fasi del Ciclo di vita – Attività



Vengono definiti gli obiettivi ed i vincoli del sistema

Vengono definite le specifiche di sistema, l' Architettura SW , le interfacce e le interazioni fra segmenti

Vengono realizzati e collaudati i componenti e i segmenti SW

I segmenti SW del sistema vengono integrati e provati in un letto di prova; il SW viene messo sotto controllo di configurazione

Il sistema viene collaudato per verificarne la rispondenza ai requisiti, quindi viene installato e passato in operatività

La Gestione SW include il supporto operativo e le riconfigurazioni. La Manutenzione riguarda correzione di errori, miglioramento delle performance e adattamenti vari.

La manutenzione del Software

Di portata più limitata rispetto all' internalizzazione del know-how sistemistico è il presidio della manutenzione SW. Esso si riferisce esclusivamente alla fase del ciclo di vita del sistema generalmente denominata *"Gestione e Manutenzione SW"* (figg. 1 e 2). Il presidio di questa fase è detenuto oggi da Vitrociset, attraverso un contratto esclusivo di manutenzione per tutti i core systems ATM; la Società detiene infatti il know-how di sistema necessario per condurre e gestire tutte le attività della fase, ad esclusione delle modifiche ai codici-sorgente dei sottosistemi non da essa sviluppati.

La proprietà del SW degli attuali sistemi ATM appartiene per circa un 20% ad Enav, per circa un altro 20% a Vitrociset e per il restante 60% alle aziende fornitrici degli altri apparati e sistemi ATM (prevalentemente AMS). Le aziende costruttrici dei prodotti ATM hanno stipulato con Vitrociset accordi di subfornitura per le modifiche SW (migliorie o risoluzione di failure) relative ai package di loro proprietà. Vitrociset ne assicura la gestione effettuando cioè la conduzione del servizio, la verifica delle nuove funzioni SW, il ripristino delle corrette operazioni sul sistema, il rilascio delle versioni nelle sale operative degli ACC e delle Torri.

La modifica dei codici-sorgente viene effettuata direttamente dai costruttori degli apparati e dei sistemi in uso; e non potrebbe essere altrimenti, vista la complessità funzionale del SW e la varietà di piattaforme, letti di prova e tools di sviluppo necessari per poter effettuare la ricerca guasti finalizzata all' individuazione e alla

risoluzione di un problema SW; ma quand' anche ciò fosse possibile (a scapito di costi, tempi, qualità), nessuna Società (diversa dal costruttore) si assumerebbe l' onere e il rischio di effettuare questo tipo di interventi sui sistemi ATM, le cui funzioni sono notoriamente correlate strettamente alla "safety", pena l' assunzione di responsabilità e di conseguenze giudiziarie in caso di "hazard" operativi causati dalle modifiche stesse.

Allorchè si parla di "internalizzazione della manutenzione SW" è opportuno chiarire quindi che il processo si riferisce alla gestione delle configurazioni di tutte le versioni SW (in esercizio e non), alle verifiche funzionali delle varianti in un Centro di riferimento, alla gestione di separati accordi di manutenzione dei codici-sorgente con ciascun fornitore del prodotto.

Il Piano di internalizzazione

Al fine di perseguire gli obiettivi esposti, Enav ha predisposto un piano che consente all'Azienda di arrivare gradualmente a governare le fasi del ciclo di sistema sopra indicate[6]. Il piano prevede cinque tipi di interventi strettamente interconnessi:

a) Definizione dei processi afferenti alle fasi da presidiare

Definizione di un Sistema Qualità dell'Area Tecnica, con associato Sistema di Gestione della Configurazione, che definisca ruoli,

[6] E' ovvio che l'eventuale acquisizione medio-tempore del ramo d'azienda Vitrociset cui si è fatto cenno comporterebbe la consequenziale rivisitazione del piano.

processi e metriche secondo standard affermati e conformi alle metodologie ISO/IEEE (Institute Electrical Electronics Engineers), da certificare formalmente da parte di enti qualificati.

b) Acquisizione delle competenze

Potenziamento dell'area Area Tecnica con risorse con adeguato livello di skill, in grado di garantire il presidio delle componenti sistemistiche e architetturali delle subforniture (sistemisti e integratori ATM, network manager, esperti di architetture, esperti software).

c) Improvement della gestione delle subforniture

Impiego di standard applicabili alla documentazione fornita, alla definizione delle interfacce, all' identificazione delle singole componenti funzionali, ai diritti di garanzia e più in generale ai diritti acquisiti con l'acquisto delle licenze d'uso ovvero con l'acquisizione dei diritti di proprietà intellettuale del software, ove previsto contrattualmente.

d) Centri di generazione e integrazione dei Sistemi Software

Realizzazione di un Centro di controllo della configurazione per garantire l'archiviazione e la tracciabilità della documentazione SW; il sistema deve garantire l'archiviazione e la tracciabilità della documentazione di progetto e dei sorgenti; esso dovrà fornire una fotografia istantanea delle configurazioni operative in ciascun Centro/Torre di Controllo.

Realizzazione di una piattaforma di riferimento che riproduca tutti i nodi principali di un centro ACC e di un aeroporto, alimentato da dati reali registrati o simulati; la sala PSA (Prova Simulazione e Addestramento) può costituire un valido letto di prova di riferimento per la verifica delle varie versioni SW prodotte.

e) Nuova policy per i Contratti di Manutenzione SW

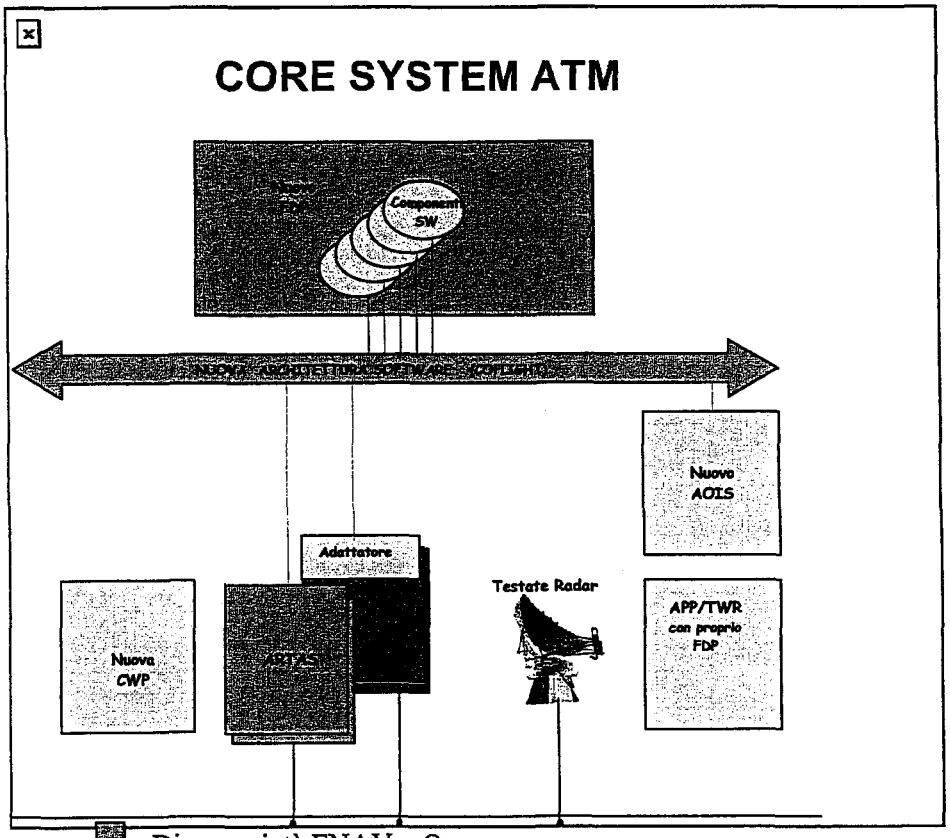
Impostazione di nuovi contratti di manutenzione SW, organizzati per tipologia di prodotto e di intervento, da attivare a valle di adeguati periodi di garanzia, durante i quali saranno misurati numero e tipologie di "failure post-delivery" (avarie dopo collaudo), la cui valorizzazione sarà funzione del livello di maturità dei processi utilizzati da ciascun fornitore nelle fasi di progettazione e sviluppo SW.

Core Systems

Gli interventi sopra descritti consentiranno la gestione del Software per tutti i "core systems" di proprietà aziendale; l'interesse Enav sarà prevalentemente concentrato sui principali elementi della catena di processamento-dati di un sistema ATM, ovvero:

- sistema di elaborazione dei dati di volo (Flight Data Processing - FDP); in questo campo Enav si è già garantita la proprietà intellettuale del software che verrà prodotto dall'industria;

- sistema di presentazione dati (Controller Working Position - CWP) di ACC e di aeroporto; in questo campo Enav intende produrre, in parallelo al programma eFDP/fi e con metodologie analoghe, una nuova CWP avanzata, basata su servizi comuni (middleware) Open Source, librerie commerciali e piattaforma standard (LINUX);
- sistema di distribuzione delle tracce radar (Multi Radar Tracking - MRT); in questo settore Enav sta sperimentando il sistema ARTAS, il cui codice è disponibile come licenza Open Source attraverso Eurocontrol; ARTAS sostituirà MRT del cui codice non è proprietario;
- sistema di distribuzione dei piani di volo e delle informazioni aeronautiche (AOIS); completamento del "porting" delle funzioni SW su nuova piattaforma LINUX; di esse Enav possiede già la proprietà;
- sistema di Telegestione Nazionale (STN) del cui codice è proprietario.



Di proprietà ENAV o Open source

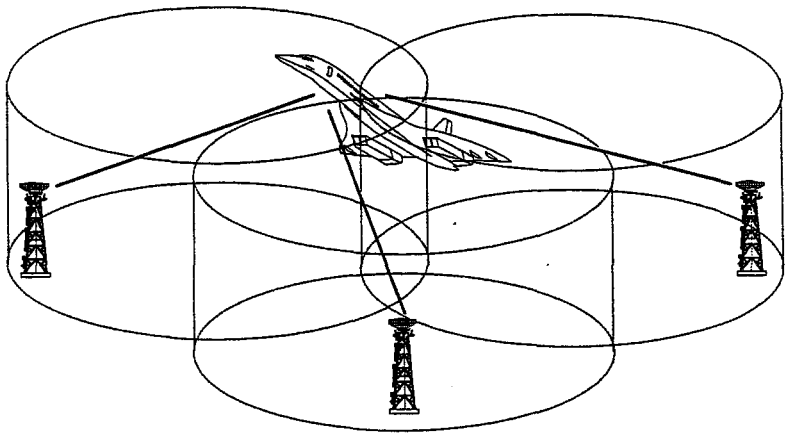
Di futura proprietà ENAV

Caratteristiche funzionali dei Core System

ARTAS / MRT

La rete radar è dotata di sensori dislocati in aree strategiche dal punto di vista della copertura e offre anche controlli multipli dello spazio aereo a beneficio dell' affidabilità e della continuità dei dati di

sorveglianza (cfr. figura seguente). Il sottosistema di multi-radar tracking assolve alla raccolta e alla distribuzione verso gli ACC delle tracce radar relative agli aerei che sorvolano la porzione di spazio controllato dai radar presenti nel territorio sottostante. Le nuove funzionalità prevedono l' impiego dei sensori Modo-S.



Nuova CWP

Costituisce il sottosistema di presentazione attraverso il quale i controllori interagiscono con il sistema. Le funzioni applicative saranno rese espandibili in modo più semplice ed economico di quanto non accade attualmente, allineando l'architettura della CWP (Controller Working Position) a quella della nuova FDP (Flight Data Processing) in corso di progettazione; Enav si assicurerà gli IPR (Intellectual Property

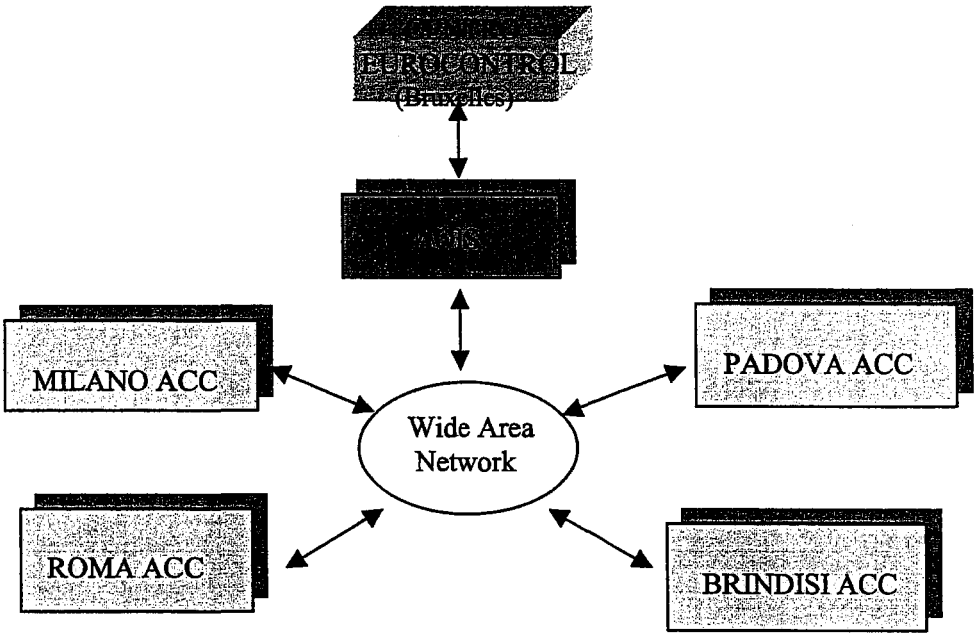
Rigths) delle nuove applicazioni, con benefiche ricadute anche sui costi di manutenzione. Analogamente a quanto è in corso per l' ACC di Roma, sarà anche effettuata la sostituzione dei monitor a tubo con monitor al plasma, più longevi di quelli di vecchia generazione e privi di emissioni elettromagnetiche dannose alla vista (la figura sottostante rappresenta il display della *consolle* operativa del controllore di volo).



Nuovo AOIS

I quattro ACC sono funzionalmente in comunicazione con il centro AOIS (Automated Operational Information System), ubicato a Roma ACC e connesso con i grandi centri di coordinamento internazionali; esso costituisce il nodo nazionale di raccolta e distribuzione di informazioni aeronautiche, informazioni meteorologiche, pianificazione iniziale voli. La proprietà di un gran

numero di applicazioni AOIS è già di Enav; essa si estenderà alla totalità delle funzioni con il passaggio alla nuova architettura.



Nuovo FDP

Il progetto denominato "Coflight" si basa su piattaforma LINUX, a vantaggio di costi di acquisto, di installazione e di esercizio, decisamente più bassi che per altri prodotti commerciali.

Il nuovo sistema sarà costituito da funzioni modulari e integrabili con la logica del "plug-in" (ciascuna indipendente dalle altre dal punto di vista della realizzazione); esse potranno interoperare a mezzo dei servizi messi a disposizione dalla nuova architettura proprietaria (Middleware CORBA).

Nuove funzioni FDP per APP/ TWR

Il progetto di "Automazione operativa" ha avviato un processo di integrazione spinta fra le aree aeroportuali e gli ACC, basato sulla condivisione di informazioni e presentazione-dati da parte dei controllori di rotta e di terminale, introducendo semplificazioni procedurali e funzionalità operative sempre più orientate alla gestione Gate-to-Gate. La nuova FDP garantirà ed estenderà sempre di più questo tipo di interoperabilità, in accordo alle direttive Eurocontrol e alle politiche del Single European Sky.

Situazione a regime

A regime, sulla piattaforma di riferimento, in conformità con le procedure definite nel Sistema di Gestione della Configurazione, saranno gestite tutte le richieste di modifica del software (manutenzione correttiva) evidenziate sia nelle fasi di validazione che in quelle successive al rilascio e alla messa in linea operativa. Sulla piattaforma sarà possibile individuare le cause dei malfunzionamenti e proporre le soluzioni correttive più idonee.

La gestione sarà effettuata secondo criteri di priorità; le richieste di modifica verranno inserite nei successivi piani di rilascio, eseguiti dal fornitore sulla base della garanzia del prodotto o del contratto di manutenzione (secondo i termini sopra specificati).

Le richieste di modifica destinate ad un innalzamento funzionale o all'implementazione di nuovi requisiti, non espressi inizialmente nel

progetto, verranno catalogate ed utilizzate nello sviluppo di nuove versioni del prodotto.

Attraverso la realizzazione progressiva delle fasi sopra descritte, sarà possibile costituire un gruppo di "expertise" capace di condurre in Enav, in maniera graduale:

- il controllo della configurazione dei sistemi software, garantendo l'allineamento dei centri a livello nazionale e la capacità di ripristino delle configurazioni in caso di failure;
- il governo delle attività di manutenzione attraverso una metodologia consolidata ed un processo centralizzato di controllo dei cambiamenti del software;
- l'assistenza nei siti, per via telematica o con interventi sul campo;
- l'integrazione dei sistemi, la personalizzazione delle configurazioni, il tuning dei parametri;
- la validazione di nuovi software o di modifiche a prodotti di precedente fornitura;
- la sperimentazione di nuovi sistemi o nuove interfacce;
- la gestione dei rilasci delle nuove versioni (deployment);
- la definizione dei requisiti, la definizione delle specifiche di sistema, la definizione delle architetture SW e dei vari componenti della catena ATM.

Recruitment degli skill

In considerazione del know-how necessario per l'espletamento delle attività da internalizzare, il management di Enav ritiene che il fabbisogno di risorse si aggiri, a regime, attorno alle 20 unità, di cui:

- 10 parte sistemisti e parte integratori di sistema
- 3 esperti di reti
- 4 analisti e architetti software
- 3 esperti di software ATM.

Al fine di velocizzare il processo di "internalizzazione" la Società ritiene che parte dei sistemisti e degli esperti software ATM debbano provenire dal mondo industriale di riferimento. Il nucleo verrà significativamente rinforzato dal rientro in Italia del gruppo di Progetto Coflight (costituito da 6 ingegneri esperti) al termine delle attività inerenti alla definizione delle specifiche del nuovo sistema (Project Definition Phase cioè agli inizi del 2006).

Tempi di attuazione

L' obiettivo è quello di attivare a breve tutti gli interventi previsti ai vari punti; i tempi di attuazione del Piano sono compresi tra i 24 a i 36 mesi.

Gestione del Transitorio

Nel periodo di regimazione del processo di internalizzazione, Enav rinnoverà a Vitrociset il contratto di manutenzione SW, in scadenza a metà 2005, per il tempo sufficiente a consentire il completamento delle attività previste nel Piano di internalizzazione.

Il capitolato tecnico per il servizio di manutenzione SW recepirà, tra gli altri, i seguenti principali aspetti:

- non tutti i packages SW attualmente sotto contratto di manutenzione saranno reinseriti nel nuovo contratto, in particolare quelli relativi ai sistemi ormai stabili e non modificati da tempo;
- non saranno inseriti sotto manutenzione nuovi packages se non sarà passato, per il prodotto di nuova fornitura, un congruo periodo di garanzia dal momento dell' omologazione operativa (non da quello del collaudo);
- non sarà rinnovata la cosiddetta "manutenzione evolutiva", causa di cambiamenti radicali al prodotto apportati al di fuori di ogni controllo di Enav e quindi ostacolo al processo di acquisizione del know-how suddetto;
- sarà prevista una forte sinergia fra Enav e la società di manutenzione, al fine di costruire e mantenere aggiornate le banche-dati della documentazione di progetto per gli item di proprietà Enav e della documentazione tecnica contrattuale per gli item acquisiti in licenza d'uso.

C - GLI INVESTIMENTI

Premessa

La sicurezza del trasporto aereo è l'obiettivo di tutti i soggetti che operano nel settore ed è la legittima aspettativa dell'intera utenza.
L'Enav, che in tale comparto svolge un ruolo di primaria importanza, ha il dovere di garantire la sicurezza sia con l'alta professionalità dei propri operatori, che deve essere costantemente aggiornata con interventi formativi, sia mediante investimenti tecnologici, applicativi ed infrastrutturali.

Nella precedente Relazione, relativa agli esercizi 2001-2002, la Corte aveva sottolineato l'inadeguatezza della politica degli investimenti seguita, in particolare, nel periodo gestito dall'Amministratore Unico (9 marzo 2002 – 9 maggio 2003), contraddistinta da un cronico immobilismo ispirato dalla ricerca di un risparmio di bilancio che - nell'intenzione di assicurare il contenimento dei costi di gestione, e conseguentemente del livello delle tariffe praticate - aveva ritardato investimenti improcrastinabili.

L'attuale Consiglio di Amministrazione, anche raccogliendo i rilievi della Corte, dopo aver compiuto una ricognizione generale delle necessità di investimento nei servizi di assistenza al traffico aereo, di rotta e di terminale, ha programmato un intenso e congruo piano di investimenti graduandone la contrattualizzazione compatibilmente alle disponibilità di bilancio.

Se si pensa che parte delle commesse devono essere aggiudicate attraverso procedura di gara europea, che richiede tempi tecnici lunghi,

si può agevolmente dedurre l'impatto negativo che il pregresso immobilismo manageriale ha creato sui tempi di realizzazione e di applicazione funzionale dei nuovi investimenti.

Investimenti che vanno decisi tenendo presente l'esigenza primaria della sicurezza. Non si può anteporre a questa l'altra esigenza, certamente non trascurabile, del contenimento dei costi onde evitare la variazione in aumento del livello delle tariffe sulle quali vanno ad incidere, vuoi perché le tariffe Enav – come è stato già sottolineato – non sono superiori a quelle praticate dai grandi providers europei, vuoi perché l'adeguamento tecnologico è una necessità imprescindibile per garantire la sicurezza agli operatori e agli utenti del trasporto aereo e la competitività alla stessa Azienda.

L'equilibrio fra investimenti e contenimento dei costi gestionali, allora, in una prospettiva di lungo termine e soprattutto in considerazione del futuro passaggio di quindici aeroporti da militari a civili, con il prevedibile maggior impegno finanziario di Enav, va perseguito, previo attento e continuo monitoraggio, calibrando gli sviluppi delle attività sulle risorse disponibili.

1 - IL PIANO 2003-2004

I programmi riportati in questo piano degli investimenti puntano a migliorare l'operatività degli aeroporti (manufatti, impianti, sistemi), l'efficacia del controllo di rotta (piano radar, automazione operativa, reti per telecomunicazione e trasmissione dati), la stessa navigazione in rotta

(rete di radioassistenza) e le operazioni di decollo e atterraggio (sistemi visuali).

Quanto sopra dovrebbe tradursi nella possibilità per i vettori di ottenere ulteriori benefici, da un lato, in termini di sicurezza, dall'altro, in termini di produttività. Infatti, tali programmi dovrebbero avere sull'utenza risvolti anche di carattere economico in quanto incideranno sul rispetto degli orari, sulla riduzione dei tempi di volo, sulla diminuzione dei tempi di attesa.

Per una maggiore chiarezza, si è ritenuto opportuno riportare in maniera sintetica gli importi previsti per ciascun settore di destinazione e la composizione secondo i classici "domini funzionali" di appartenenza: Comunicazioni, Navigazione, Aiuti Visivi Luminosi, Sorveglianza, Automazione, Servizio Meteo, Infrastrutture, Servizi Generali, Radiomisure.

Settori di destinazione	**Valore in €**
Centri di Rotta	109.170.000
Terminale (aeroporti)	163.676.798
Sede Centrale	20.975.000
Radiomisure	16.500.000
Totale	310.321.798

Domini funzionali	**IMPORTO (M€)**	**%**
Comunicazioni	55	17.7
Navigazione	26	8,3
Aiuti Visivi Luminosi	22	7,0
Sorveglianza	55	17,7
Automazione	46	14,8
Servizi meteo	20	6,4
Infrastrutture	49	15,8
Servizi Generali	21	6,8
Radiomisure	16	5,1
Totale	310	100

a) Per quanto riguarda **i centri di Rotta,** gli interventi di maggior rilievo riguardano:

- Sistemi radar di rotta: il programma è volto alla sostituzione del radar di rotta primario e secondario di Monte Codi (Sardegna) ormai obsoleto, nonché al completamento della ridondanza di copertura radar secondaria di rotta, secondo i requisiti definiti da Eurocontrol, con l'installazione di sistemi presso Pescara, Monte Canestreddu (Sardegna), Ronchi dei Legionari ed un sistema mobile.
- Ristrutturazione centri comunicazione Milano ACC e Brindisi ACC: il programma è volto alla ristrutturazione ed al potenziamento dei centri di comunicazione terra-bordo-terra dei Centri di Controllo Regionale con l'obiettivo di garantire continuità e quindi sicurezza alle operazioni di controllo dello spazio aereo di pertinenza.
- Fall-back system: il progetto è finalizzato a garantire la gestione in sicurezza del traffico in atto presso il Centro di Controllo Regionale, al momento della caduta del sistema di produzione, utilizzando una presentazione radar del tutto indipendente da quella principale, consentendo di controllare il traffico contingentato per tutta la durata del fermo del sistema.
- Completamento sala operativa ACC Roma: l'obiettivo del progetto è quello di aumentare la capacità di gestione del traffico dell'ACC di Roma (caratterizzata da un particolare impegno nella pianificazione del traffico dell'aeroporto di Fiumicino) e nel contempo potenziare la capacità di simulazione e di addestramento del personale.

b) Per quanto attiene **il Terminale** (aeroporti), gli interventi di maggior rilievo riguardano:

- Aeroporto di Bergamo Orio al Serio: il progetto, indotto dal considerevole incremento di traffico registrato sull'aeroporto di Bergamo, ha l'obiettivo di installare un radar di avvicinamento ed un radar di superficie/GPS veicolare così da garantire i seguenti risultati:

a. Radar di avvicinamento: contribuirà a risolvere un rilevante problema di inquinamento acustico mediante l'impiego più flessibile della pista di volo .

b. Radar di superficie/GPS veicolare: con l'opportuna integrazione di altri sistemi, tra cui la segnaletica verticale (Advanced Surface Movement Guidance and Control System), garantirà un aumento della capacità di traffico anche in condizioni di bassa visibilità (minore di 400 m).

L'allestimento e la presentazione dei menzionati sistemi sarà realizzata sulla torre esistente, in attesa della costruzione della nuova che inevitabilmente richiederà tempi più lunghi.

- Radioassistenze: il progetto ha l'obiettivo di sostituire un elevato numero di sistemi che hanno abbondantemente superato la "vita progettuale" e nel contempo installare "ex novo" sistemi volti a garantire l'avvicinamento strumentale. Il progetto risulta pienamente coerente con il Programma Galileo in quanto al suo dispiegamento è facile prevedere un parallelo operativo, soprattutto nelle aree terminali.

  Sulla base di quanto sopra, con questo progetto si è voluto impostare un approvvigionamento pluriennale con l'obiettivo di :

  - aprire il mercato nel breve e medio periodo mediante l'articolazione di lotti omogenei;
  - raggiungere significative economie di scala e quindi di prezzo finale;
  - diminuire i tempi complessivi di approvvigionamento.

- Rifacimento aiuti visivi luminosi: il progetto, che indirizza l'ammodernamento/adeguamento di dodici aeroporti in termini di

segnali luminosi, impianti di distribuzione/alimentazione elettrica e pozzetti/chiusini, è teso all'adempimento delle scadenze temporali definite da Enac.

- Ammodernamento aeroporto di Venezia Tessera: l'intervento, che si inquadra in un più ampio programma di rinnovamento dell'aeroporto da parte della società di gestione, comprende una nuova torre di controllo ed un più razionale corpo uffici, nonchè un sostanziale intervento di ammodernamento dei sistemi di comunicazione, meteo ed automazione operativa.
- Ammodernamento aeroporto di Parma: l'intervento, indotto dal rilevante incremento di traffico registrato negli ultimi anni, riqualificherà il servizio fornito trasformandolo da Servizio Informazioni Volo a servizio di Controllo Aereo di Torre e, come nel caso di Venezia Tessera, realizzerà una nuova torre di controllo ed un più razionale corpo uffici, nonchè un sostanziale intervento di ammodernamento dei sistemi di comunicazione, meteo ed automazione operativa.

2 - IL PIANO 2004-2006

Con l'approvazione del Piano Investimenti 2004-2006 in data 27 maggio 2004, per un complessivo importo di € 850.525.580 (cfr. prospetto seguente), cui vanno aggiunti M€ 21,9 per l'anticipazione della 2° e 3° fase del progetto Disaster Recovery approvata nella seduta del 16 novembre 2004, il Consiglio di Amministrazione di Enav SpA, nel

rimodulare gli interventi già approvati per il 2004, ha inteso avviare un'azione di pianificazione integrata con la finalità di portare l'attività operativa dell'Azienda a livelli di massima efficienza e competitività nel settore de Controllo del Traffico Aereo e dei Servizi collaterali.

In tale contesto, oltre agli interventi previsti per ottemperare a prescrizioni normative (Regolamento Enac dell'ottobre 2003 e d.lgs. 626/94, in materia di prevenzione infortuni e sicurezza del lavoro), sono stati pianificati interventi per l'innalzamento dei livelli di sicurezza e di efficienza operativa e per l'ammodernamento degli impianti esistenti, nonché per l'introduzione di nuove tecnologie, anche attraverso un forte impegno nel settore della Ricerca e Sviluppo.

Piano Investimenti 2004-2006

	2004	2005	2006	Tot.
Nuove Tecnologie e Mantenimento del Servizio	€ 241.829.082	€ 279.101.498	€ 302.095.000	€ 823.025.580
D.lgs. 626/94	€ 7.500.000	€ 10.000.000	€ 10.000.000	€ 27.500.000
Totale Investimenti 2004 – 2006	**€ 249.329.082**	**€ 289.101.498**	**€ 312.095.000**	**€ 850.525.580**

Principali interventi

	2004	2005	2006	Tot.
Nuove Tecnologie	**€ 33.688.860**	**€ 112.605.000**	**€ 161.400.000**	**€ 307.693.860**
INVESTIMENTI SU ACC	€ 33.155.000	€ 90.240.000	€ 146.400.000	€ 269.795.000
Piano Radar Di Rotta (Mode-S)	€ 1.675.000	€ 15.800.000	€ 17.500.000	€ 34.975.000
Automazione ACC per nuovi concetti operativi (Modo-S; eCWP; eFDP)	€ 500.000	€ 7.650.000	€ 10.000.000	€ 18.150.000
Navigazione satellitare	€ 3.980.000	€ 9.990.000	€ 47.600.000	€ 61.570.000
Comunicazioni	0	€ 13.500.000	€ 10.000.000	€ 23.500.000
Ricerca e Sviluppo	€ 10.000.000	€ 14.300.000	€ 21.600.000	€ 45.900.000
Rete Dati WAN Integrata (E-NET)	0	€ 24.500.000	€ 29.700.000	€ 54.200.000
Fallback e Disaster Recovery del Sistema ATM Nazionale	€ 17.000.000	€ 4.500.000	€ 10.000.000	€ 31.500.000
INVESTIMENTI SU AEROPORTI	€ 533.860	€ 22.365.000	€ 15.000.000	€ 37.898.860
Piano Radar Di Terminale (MODE-S)	€ 533.860	€ 22.365.000	€ 15.000.000	€ 37.898.860

	2004	2005	2006	Tot.
Mantenimento/innalzamento del servizio e altri Investimenti	**€ 208.140.222**	**€ 166.496.498**	**€ 140.695.000**	**€ 515.331.720**
INVESTIMENTI SU ACC	€ 32.742.000	€ 46.661.999	€ 47.210.000	€ 126.613.999
Ammodernamento Radioassistenze	€ 4.500.000	€ 900.000	€ 3.810.000	€ 9.210.000
Infrastrutture e Impianti ACCs	€ 28.242.000	€ 45.761.999	€ 28.400.000	€ 102.403.999
Piano Radar Di Rotta (Radar Primari)	0	0	€ 15.000.000	€ 15.000.000
INVESTIMENTI SU AEROPORTI	€ 135.065.722	€ 80.851.499	€ 78.495.000	€ 294.412.221
Automazione delle Torri (Integrazione con ACC)	€ 6.050.000	€ 4.140.000	€ 1.900.000	€ 12.090.000
Sistema di Telegestione	€ 2.136.000	€ 540.000	€ 600.000	€ 3.276.000
Ammodernamento Radioassistenze	€ 18.450.000	€ 14.103.000	€ 17.570.000	€ 50.123.000
Infrastrutture, impianti e sistemi aeroportuali	€ 100.879.722	€ 58.546.499	€ 55.325.000	€ 214.751.221
Radar di Superficie – Multilaterazione – A-SMGCS	€ 7.550.000	€ 585.000	0	€ 8.135.000
Parti di Ricambio	0	€ 2.937.000	€ 3.100.000	€ 6.037.000
Investimenti S.I. ed Infrastrutture centrali	€ 23.832.500	€ 29.933.000	€ 14.890.000	€ 68.655.500
Investimenti servizi di sede e Sistemi informativi aziendali	€ 23.832.500	€ 29.933.000	€ 14.890.000	€ 68.655.500
INVESTIMENTI RADIOMISURE	€ 16.500.000	€ 9.050.000	€ 100.000	€ 25.650.000
Investimenti Radiomisure	€ 16.500.000	€ 9.050.000	€ 100.000	€ 25.650.000

INTERVENTI 2004

Relativamente al 2004 i programmi di maggiore impatto realizzati sono i seguenti:

a) Controllo in rotta per un valore complessivo di circa 74,8 milioni di euro.
Fra i principali interventi:
- realizzazione della prima fase del sistema di Disaster recovery (16,2 milioni di euro): il sistema è atto a garantire la continuità del servizio di controllo del traffico aereo in caso di eventi, anche catastrofici, che potrebbero causare la non disponibilità, anche per tempi lunghi, dei centri ACC.
- programma Fall Back (14.6 milioni di euro): si tratta della realizzazione di un sistema costituito da un impianto per il controllo del traffico aereo complementare a quello principale, dotato di funzionalità ridotte e con lo scopo di consentire, anche in caso di blocco hardware e software, totale o parziale dell'impianto principale e fino al ripristino dello stesso, la fornitura, con i dovuti livelli di sicurezza, del servizio ATC; l'intervento previsto per gli anni 2004, 2005 e 2006 è stato anticipato al 2004 su delibera del CdA.
- programma di completamento della sala operativa di Roma ACC (14,4 milioni di euro): programma relativo al potenziamento della capacità ATC di Roma ACC.
- programma di ammodernamento delle radioassistenze di rotta e di terminale, relativo all'ammodernamento tecnologico dei sistemi di

radioassistenza su aeroporti e siti remoti al fine di garantire l'avvicinamento, l'atterraggio e la navigazione in tutta sicurezza degli aeromobili.

Per la realizzazione del programma è stata bandita una gara europea del valore complessivo di 91 milioni di euro, articolata in accordi quadro ai sensi dell'art. 16 del d.lgs 158/1995, cui faranno seguito specifici contratti applicativi.

Per quanto riguarda il 2004 è stato stipulato il primo contratto applicativo di importo pari a 4,6 milioni di euro per i soli apparati relativi alle radioassistenze di rotta.

- prosecuzione di programmi di navigazione satellitare quali Egnos 2-Galileo per circa 3 milioni di euro e Airnas, per 8,9 milioni di euro; tale ultimo intervento previsto per gli anni 2004, 2005 e 2006 è stato anticipato al 2004 su delibera del CdA.
- programmi di ricerca applicata e pre-operativa per circa 2,8 milioni di euro.
- ristrutturazione dei centri di comunicazione TBT dell'ACC di Roma per un importo di 1,5 milioni di euro.

b) Interventi su aeroporti per un valore complessivo di circa 134,9 milioni di euro.

Fra i principali interventi:

- rifacimento degli A.V.L. (Aiuti Visivi Luminosi) e della segnaletica verticale su numerosi aeroporti per un importo complessivo pari a 20,9 milioni di euro.
- programma di ammodernamento delle radioassistenze di terminale, compreso nella gara europea per l'ammodernamento delle radioassistenze

di rotta; il primo contratto applicativo stipulato nel 2004 per gli apparati relativi agli aeroporti è pari a 17,7 milioni di euro.

- programma di ammodernamento aeroporti di Venezia Tessera e Venezia lido; per la riqualificazione e l' ammodernamento dei principali aeroporti di competenza, l'Enav ha previsto una serie di interventi mirati all'innovazione tecnologica degli impianti e dei sistemi per i servizi di assistenza al volo, nonché al rifacimento e all'allestimento completo delle proprie strutture (Blocco tecnico, TWR, ARO, impianti), tra i quali sono stati ricompresi gli aeroporti di Venezia Tessera e Venezia Lido. L'importo complessivo per la realizzazione dell'ammodernamento di entrambi gli aeroporti è risultato complessivamente pari a 31,4 milioni di euro.
- completamento della Fase II del programma di potenziamento di Fiumicino per un importo pari a € 9,8 milioni di euro.
- interventi SMGCS su Milano Malpensa e Torino per complessivi 5,8 milioni di euro.
- opere civili ed impiantistica su Lamezia Terme per un importo di circa 9 milioni di euro.
- programma Wind Shear sull'aeroporto di Palermo per un importo globale di 8,5 milioni di euro (previsto per gli anni 2004 e 2005 è stato anticipato dal CdA all'anno 2004) e programma automazione torri, per un importo di 5,1 milioni di euro, su alcuni siti.
- adeguamento delle telecomunicazioni, per un importo pari a 2,5 milioni di euro e del STN (Sistema di Telegestione Nazionale) per un importo di 1,8 milioni di euro.
- realizzazione Radar primario di Ronchi dei Legionari per un importo pari a 4,4 milioni di euro; l'intervento, previsto per il 2005, è stato anticipato dal CdA al 2004.

- mappatura degli ostacoli dei siti aeroportuali per un importo pari a 8,8 milioni di euro, concluso a seguito di transazione; l'intervento, non incluso nel Piano, è stato oggetto di autonoma approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

c) Interventi sede centrale per un valore complessivo di circa 19,8 milioni di euro così ripartiti:
- sistemi Informativi Aziendali: 14,9 milioni di euro;
- programmi destinati alla formazione: 3,1 milioni di euro;
- interventi per servizi generali: 1,9 milioni di euro.

d) Interventi Radiomisure per un valore complessivo di circa 2,1 milioni di euro.

e) Interventi di adeguamento al d.lgs. 626/94:- igiene e sicurezza del lavoro di siti vari per un valore complessivo di circa 3,1 milioni di euro.

LA RIMODULAZIONE DEL PIANO INVESTIMENTI 2004-2006

A seguito di alcune necessità emerse nel corso del 2004, il piano investimenti 2004-2006 è stato rivisitato per gli interventi programmati nel biennio 2005-2006 senza modificare l'importo complessivo di 850 Meuro (milioni di euro) originariamente approvato.

La nuova rimodulazione, deliberata dal CdA nella seduta del 28 aprile 2005, è sintetizzata nel prospetto che segue.

PIANO INVESTIMENTI 2005-2007

Euro

	ACQUISIZIONI 2005	ONERI PROFESS. 2005	COSTI INTERNI 2005	TOTALE 2005	ACQUISIZIONI 2006	ONERI PROFESS. 2006	COSTI INTERNI 2006	TOTALE 2006	ACQUISIZIONI 2007	ONERI PROFESS. 2007	COSTI INTERNI 2007	TOTALE 2007
MANTENIMENTO E MIGLIORAMENTO-ROTTA	27.392.000	810.000	1.210.000	29.412.000	73.295.000	1.390.000	2.390.000	77.075.000	24.850.000	0	850.000	25.700.000
MANTENIMENTO E MIGLIORAMENTO-AEROPORTI	99.373.000	3.410.000	2.510.000	105.293.000	91.420.000	3.320.000	2.960.000	97.700.000	40.016.000	1.439.000	876.000	42.331.000
INNOVAZIONE TECNOLOGICA – ROTTA	73.248.750	120.000	2.540.000	75.908.750	78.490.000	340.000	3.170.000	82.000.000	25.480.000	0	1.220.000	26.700.000
INNOVAZIONE TECNOLOGICA – AEROPORTI	21.701.400	160.000	960.000	22.821.400	21.070.000	30.000	1.000.000	22.100.000	8.990.000	60.000	450.000	9.500.000
SVILUPPO GESTIONALE ED INFRASTRUTTURALE	26.253.000	0	0	26.253.000	32.410.000	0	0	32.410.000	12.416.000	0	0	12.416.000
D.lgs 626/94	9.500.000	300.000	200.000	10.000.000	9.500.000	300.000	200.000	10.000.000	4.750.000	150.000	100.000	5.000.000
TOTALE	257.468.150	4.800.000	7.420.000	269.688.150	306.185.000	5.380.000	9.720.000	321.285.000	116.502.000	1.649.000	3.496.000	121.647.000
Residuo 2004				31.868.655								
Totale 2005				301.556.805								
SICUREZZA	9.500.000	300.000	200.000	10.000.000	28.500.000	900.000	600.000	30.000.000	28.500.000	900.000	600.000	30.000.000
TOTALE GENERALE	**266.968.150**	**5.100.000**	**7.620.000**	**311.556.805**	**334.685.000**	**6.280.000**	**10.320.000**	**351.285.000**	**145.002.000**	**2.549.000**	**4.096.000**	**151.647.000**

1. Interventi aggiunti nel biennio 2005-2006

I principali interventi aggiunti nel 2005-2006 sono riportati di seguito:

Sorveglianza Radar

- Sostituzione nel 2006 del Radar primario di Ravenna (8M€).
- Adeguamento software di 8 Radar acquisiti tra il 2000 e il 2003 per renderli compatibili Modo S (4 M€).
- Componente infrastrutturale ed impiantistica di due nuovi Radar Modo S (Crotone e Pantelleria), non essendo state individuate strutture esistenti da utilizzare allo scopo (3M€).

Aiuti Visivi Luminosi e Sistemi di Antintrusione

- Aggiornamento di impianti AVL e RSA finalizzato ad adeguamenti alle normative Enac (6,5 M€ nel biennio).

Meteorologia

- Ammodernamento della sensoristica meteo aeroportuale (2,5 M€ nel 2006); i principali interventi riguardano gli aeroporti di Catania, Forlì e Pescara.
- Adeguamento dei radar meteo di Linate e Fiumicino, integrazione dei rispettivi dati in ACC, realizzazione della piattaforma integrata dei relativi centri previsionali e introduzione di un sistema per la predizione della nebbia (6,5 M€ nel 2005 e 3 M€ nel 2006).

Infrastrutture e Impianti

- Nuove centrali elettriche di Linate e Padova, rifacimento degli impianti di climatizzazione di Malpensa e Catania, ristrutturazione impianti vari (8 M€ nel 2005 e 3 nel 2006).
- Realizzazione sala assemblee presso il nuovo ACC di Roma e sopraelevazione del vecchio ACC (6M€ nel 2006).

Torri di Controllo

- Adeguamento programmi relativi alle Torri di Bergamo, Parma, Crotone, Lampedusa, Grottaglie, al nuovo Blocco Tecnico di Genova, alla ristrutturazione della Torre e degli edifici Enav a Fiumicino e alla ristrutturazione della torre di Linate (26 M€ nel 2005 e 14,5 nel 2006).
- Transito ad Enav dei sistemi AVL di Venezia Tessera con necessità di realizzare una nuova Centrale Elettrica (5,1M€ nel 2006).
- Interventi di ammodernamento aeroportuale di Linate, anello in fibra ottica e meteorologia (9,1 M€ nel 2006).

Varie

- Internalizzazione della manutenzione software evolutiva (8 M€ nel biennio) nell' ipotesi della gara.
- Acquisizione di un nuovo simulatore di torre per il centro di formazione (7 M€ nel 2006).

2. Interventi spostati agli anni successivi

La rimodulazione del Piano relativamente al biennio 2005/2006, così come precedentemente descritto, ha comportato la necessità di

rimandare al 2007 o ad anni successivi alcuni programmi facenti parte del Piano 2004/2006.

Comunicazioni

- Ammodernamento dei Centri Radio Terra/Bordo/Terra di Roma ACC parzialmente (11M€) ritardato al 2007 a causa della complessa documentazione di specifica da approntare per il bando di gara.
- Programma Data Link 2000+ dell'ACC di Roma (trasmissione dati mediante l'utilizzo dei sistemi di comunicazione Terra/Bordo/Terra) parzialmente traslato (8,5 M€ nel 2007) in quanto basato sulla realizzazione del precedente programma di ammodernamento.
- Interconnessione della Rete E-Net verso i paesi europei limitrofi, ritardato in quanto ritenuto meno prioritario (12,5 M€ di cui 5 circa nel 2007).

Torri di Controllo

- Realizzazione delle nuove Torri di Torino Caselle (14,7 M€) e di Ronchi (5 M€).

Automazione Operativa

- Posticipo oltre il 2007 della fase di sviluppo Modo S Enhanced (4,7 M€) in quanto ritenuta non prioritaria.

Progetti Sperimentali e di Ricerca

- Eliminazione dal Piano della voce "Galileo" (45,5M€) cui si darà corso solo in caso di finanziamenti con fondi della l.n. 210/2001.
- Altri programmi di ricerca in parte spostati al 2007 (8,5 M€) e in parte rimandati oltre il 2007 (7,5 M€).

- Spostamento del Centro Sperimentale da via Agri a Ciampino dal 2006 al 2007 (2,5 M€).

3. Residuo programmi 2004

Sono parte integrante del Piano 2005 i programmi non contrattualizzati nel 2004, il cui importo è pari a 31.868.655 M€. Il programma principale è costituito dalla realizzazione della Torre di Parma .

4. Nuovi investimenti per la Security

Nella rivisitazione del Piano 2005-2006 è stata prevista, in aggiunta al budget di spesa già approvato, la realizzazione di un Sistema Nazionale per la Sicurezza (Security)". L'allocazione degli interventi per la Sicurezza è così ripartita:

A. Piano 2005 M€ 10:
   - evoluzione a fini di security della rete STN.
   - difesa attiva e passiva dei 4 ACC.
   - difesa attiva e passiva dei principali centri TBT.

B. Piano 2006 M€ 30:
   - difesa attiva SAAV e CAAV principali.
   - difesa attiva e passiva della rimanente rete TBT.
   - adeguamento di sicurezza dei sistemi ATM (identificazione utente, sicurezza reti).

- difesa attiva e passiva di 4 postazioni radar e 12 radioassistenze di navigazione.

PIANO 2007

La pianificazione degli Investimenti per il 2007 è stata predisposta dalla Società con l'obiettivo di proseguire nella linea di rinnovamento dei sistemi dislocati sul territorio nonché di innovazione tecnologica delle reti di comunicazione terrestre e terra-bordo-terra, secondo l' indirizzo tracciato nei tre anni 2004-2006.

Gli interventi previsti per il 2007, parzialmente influenzati dalla rimodulazione del biennio 2005/2006, interessano in particolare i seguenti settori:

Comunicazioni

- Sistemi di comunicazione terra-bordo-terra (15 M€).
- Data Link 2000 (8,5 ME).
- Rete nazionale E-Net (9ME).

Navigazione

- Ammodernamento Radioassistenze: 6 ILS – 3 VOR – 4 NDB (15,5 M€).

Meteorologia

- Ammodernamento sensoristica meteo aeroportuale, di cui gli interventi più significativi riguardano gli aeroporti di Albenga e Ancona Falconara (3,6 M€).

Automazione Operativa

- Sostituzione dei monitor di presentazione Radar degli ACC con quelli di ultima generazione (4,5M€).

Torri di Controllo

- Rete di alimentazione aeroportuale e rete dati di Venezia Tessera (5 M€).
- Realizzazione della nuova Torre di Linate (12,5 M€).

Sorveglianza Radar

- Radar Modo S a Torino Caselle (4M€).

Meteorologia

- Realizzazione sistema "wind shear" a Catania (3M€)
- Realizzazione 3 nuovi Radar Meteo "short range" a Venezia, Alghero e Bari (2,5M€).

Ricerca

- Programmi sperimentali (5,5 ME).
- Infrastrutture di simulazione (3M€).

Sicurezza (security)

- Sistema nazionale per la Sicurezza (30 M€), per interventi di:

- difesa attiva e passiva della rimanente rete radar e radioassistenze.
- difesa attiva e passiva di rimanenti CAAV, UAAV e NAAV.
- difesa attiva e passiva di installazioni complementari.
- difesa delle infrastrutture di nuova acquisizione.
- creazione delle pianificazioni discendenti, sale operative funzionali e rete di comunicazione; applicazione al sistema del disaster recovery.
- interconnessione con gli organismi centrali della difesa civile, militare e della sicurezza pubblica.

Varie

- Sistemi informativi aziendali (7,2M€).
- D.lgs 626 (5M€).
- Servizi di Sede a Altri (5,2M€).

D - L'ATTIVITA' NEGOZIALE

Nella precedente Relazione 2001-2002 è stata affrontata in maniera diffusa la problematica legata all'individuazione e all'operatività della normativa applicabile in materia contrattuale ai soggetti giuridici, quali Enav, ricompresi fra quelli dei c.d. settori speciali.

Senza tornare sull'argomento, si deve in questa sede ricordare come in tema di attività negoziale – e segnatamente di appalti di lavori forniture e servizi, il regime giuridico applicabile (e seguito) da Enav è prevalentemente quello, appunto, stabilito per lo specifico settore di

appartenenza (d.lgs. n.158/95), al quale si aggiunge, quale normativa di complemento e di chiusura (anche in virtù delle modifiche apportate dalla l.n.166/2002), quello previsto dalla "legge quadro" sui lavori pubblici (l.n. 109/94 e s.m.i. e d.P.R.n.554/99) per l'appalto dei lavori e i d.lgs. n.358/92 e n.157/95, per gli appalti di forniture e servizi.

La legittimazione all'interno della Società alla stipula dei contratti è regolamentata su più livelli autorizzativi - che vanno dal Consiglio di Amministrazione all' Amministratore Delegato e da questi al Direttore Generale e ai responsabili delle strutture amministrative - mediante deleghe di firma legate al valore e alla natura dell'atto negoziale interessato.

Specifiche procedure regolano gli "acquisti" e il loro inserimento nel sistema informativo gestionale per il loro monitoraggio finanziario e contabile.

Nell'attività contrattuale diretta all'acquisizione di beni strumentali di alta tecnologia, in cui è esclusivo o prevalente l'appalto di fornitura, un aspetto che ha aperto una intensa discussione consiliare è stato quello del ricorso alla procedura negoziata senza pubblicazione del bando di cui all'art.13 del d.lgs. 17 marzo 1995 n.158, recante "Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi".

Il ricorso alla procedura negoziata senza pubblicazione del bando, cioè alla trattativa diretta con un contraente prescelto dalla stazione appaltante senza esame comparativo con altri aspiranti aggiudicatari, costituisce un'ipotesi eccezionale che il legislatore ricollega all'avverarsi di particolari eventi e/o alla presenza di specifici requisiti oggettivi: infatti, l'elusione della procedura aperta per l'individuazione

dell'aggiudicatario costituisce violazione del principio della trasparenza e della libera concorrenza e dell'efficienza ed economicità dell'azione degli organismi pubblici.

Alcune proposte del management di Enav di fare ricorso alla trattativa privata diretta sono state fondate, a parte i casi di eccezionale urgenza (art.13, comma 1, lett. d), d.lgs. n.158/95), sulle disposizioni autorizzative previste dalle lett. c) ed e) del medesimo articolo 13.

La prima disposizione (art.13, lett.c) legittima il ricorso eccezionale alla trattativa privata singola (cioè senza preventiva pubblicazione del bando) "quando, a causa di particolarità tecniche, artistiche o per ragioni attinenti alla tutela dei diritti di esclusiva, l'appalto non può essere affidato che ad un imprenditore, fornitore o prestatore di servizi determinato; la seconda (art.13, lett. e) opera "nel caso degli appalti di forniture per consegne complementari effettuate dal fornitore originario e destinate al rinnovo parziale di forniture o di impianti di uso corrente, o all'ampliamento di forniture o di impianti esistenti, qualora il cambiamento del fornitore obblighi il soggetto aggiudicatore ad acquistare materiale con caratteristiche tecniche differenti, l'impiego o la manutenzione del quale comporterebbero incompatibilità o difficoltà sproporzionate".

Se si fa eccezione del fatto che la disposizione di cui alla lett.e) è dettata specificamente per gli appalti di forniture, le due ipotesi previste dal legislatore più che distinte sembrano complementari: tale complementarietà diventa per gli appalti Enav quasi sovrapponibilità. Ciò che caratterizza l'ipotesi autorizzativa di cui alla lett.c), infatti, è l'assoluta necessità di affidamento dell'appalto ad uno specifico soggetto, cui si contrappone la necessità-opportunità, dell'ipotesi sub e),

evidenziate dal binomio lessicale "incompatibilità" (necessità) e "difficoltà sproporzionate" (opportunità).

Nel caso di Enav – e verosimilmente di ogni soggetto giuridico che utilizza beni immateriali e materiali di tecnologia avanzata - la qualità intrinseca del bene ("particolarità tecniche" lett. c) permea di sé anche l'impiego e la manutenzione del bene stesso rendendo "incompatibile" l'affidamento ad altro appaltatore (lett.c) e provocando la sovrapposizione e/o integrazione delle due ipotesi autorizzative in questione.

La difficoltà discriminatoria delle due fattispecie, rapportata ad Enav, coinvolge sotto il profilo della legittimità, sia l'Organo decisorio che quelli di controllo. Infatti, la presenza dei requisiti oggettivi indicati dalla norma, cioè le "caratteristiche tecniche" del bene oggetto dell'appalto, è demandata alla valutazione della struttura tecnica della Società, che, sia pure corredata da relazioni tecnico-scientifiche, vincolano l'autonoma valutazione dell'Organo decisorio e di controllo, non in possesso di conoscenze idonee a maturare un autonomo convincimento sulla proposta negoziale presentata.

Questa "dipendenza" della valutazione della legittimità della procedura da adottare nella scelta dell'appaltatore dalla "presentazione" della situazione oggettiva fatta dalla struttura tecnica della Società – peraltro connaturale alle eccezioni normative di cui al d.lgs. n.158/95 – acquista una maggiore pregnanza in Enav, ove le caratteristiche tecniche del bene da acquisire devono corrispondere a requisiti di alta tecnologia e, soprattutto, essere compatibili con il sistema integrato sul quale si basa la sicurezza dei servizi di assistenza alla navigazione aerea. L'alta tecnologia, la compatibilità con il sistema di assistenza al traffico aereo e la "difficoltà" sproporzionata di impiego e manutenzione che

l'affidamento dell'appalto a imprenditore-fornitore diverso da quello che ha provveduto ad installare l'impianto originario comporterebbe, condizionano la scelta del contraente pur legittimando il ricorso alla trattativa privata singola. Se si pensa, inoltre, che, per l'elevata tecnologia degli apparati utilizzati da Enav nell'espletamento della sua "missione" (servizio pubblico essenziale) e per il know-how richiesto per l'impianto, sostituzione, ampliamento e/o manutenzione degli stessi, solo alcune industrie specializzate sono in grado di offrire il prodotto (e il risultato) di cui la Società necessita, è agevole concludere che per Enav diventa pressocchè impossibile sottrarsi al monopolio di alcuni suoi fornitori.

A questa conclusione – che, peraltro, come già sottolineato, non contrasta con le eccezioni normative autorizzatorie – sono giunti sia il Consiglio di Amministrazione che il Collegio Sindacale dopo approfondite discussioni e audizioni dei responsabili tecnici della Società. Ed essa, che pure paradossalmente vincola la scelta del contraente attraverso una procedura (trattativa privata) che, al contrario, dovrebbe essere la massima manifestazione della discrezionalità del committente, sembra corretta.

Il Consiglio di Amministrazione di Enav ha affrontato la problematica mostrando forte preoccupazione nell'avallare decisioni di grande delicatezza gestionale sotto il profilo della legittimità delle procedure adottate a garanzia della trasparenza e del rispetto del principio della concorrenza.

Compito degli Organi di controllo è quello di sorvegliare che la "giusta causa" della sicurezza non si trasformi in una chiave di volta per perpetuare in materia di appalti una forma di monopolio legale che va invece possibilmente ridimensionata.

La necessità di un maggiore controllo – che certamente sarebbe favorito dall'introduzione di più adeguate norme regolamentari interne – è confermata dalle risultanze (cfr. prospetti seguenti) dell'indagine statistica avviata dal Magistrato delegato sulla tipologia delle procedure adottate per la scelta del contraente nell'affidamento di appalti di lavori, forniture e servizi contrattualizzati nei due esercizi finanziari 2003 e 2004, alla quale farà seguito una specifica analisi le cui conclusioni saranno riportate nella prossima Relazione.

Procedure seguite nei contratti ENAV - 2003

TOTALE

Tipo di Procedura	Descrizione Procedura	N° Contratti	% N° Contr.	Importi	% Impon.
PNS	Procedura Negoziata Singola	689	58%	152.537.968,81	65%
PNP	Procedura Negoziata Plurima	459	38%	35.754.984,74	15%
PR	Procedura Ristretta	15	1%	45.520.388,28	19%
CONSIP	Convenzione CONSIP	32	3%	1.471.484,60	1%
	TOTALE	**1195**	100%	**235.284.826,43**	100%

SopraSoglia

Tipo di Procedura	Descrizione Procedura	N° Contratti	% N° Contr.	Importi	% Impon.
PNS	Procedura Negoziata Singola	30	52%	135.980.983,94	67%
PNP	Procedura Negoziata Plurima	13	22%	22.680.448,98	11%
PR	Procedura Ristretta	14	24%	45.141.388,88	22%
CONSIP	Convenzione CONSIP	1	2%	484.100,56	0%
	TOTALE	**58**	100%	**204.286.922,36**	100%

SottoSoglia

Tipo di Procedura	Descrizione Procedura	N° Contratti	% N° Contr.	Importi	% Impon.
PNS	Procedura Negoziata Singola	659	58%	16.556.984,87	53%
PNP	Procedura Negoziata Plurima	446	39%	13.074.535,76	42%
PR	Procedura Ristretta	1	0%	378.999,40	1%
CONSIP	Convenzione CONSIP	31	3%	987.384,04	3%
	TOTALE	**1137**	100%	**30.997.904,07**	100%

Procedure seguite nei contratti ENAV - 2004

TOTALE

Tipo di Procedura	Descrizione Procedura	Nº Contratti	% Nº Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	Procedura Negoziata Singola	685	55%	284.030.293,31	67%
PNP	Procedura Negoziata Plurima	525	42%	33.291.344,86	8%
PR	Procedura Ristretta	17	1%	106.073.991,45	25%
CONSIP	Convenzione CONSIP	17	1%	920.542,06	0%
	TOTALE	**1244**	100%	**424.316.171,68**	100%

SopraSoglia

Tipo di Procedura	Descrizione Procedura	Nº Contratti	% Nº Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	Procedura Negoziata Singola	54	66%	252.413.023,63	66%
PNP	Procedura Negoziata Plurima	12	15%	23.195.798,49	6%
PR	Procedura Ristretta	16	20%	105.898.879,05	28%
CONSIP	Convenzione CONSIP	0	0%	0,00	0%
	TOTALE	**82**	100%	**381.507.701,17**	100%

SottoSoglia

Tipo di Procedura	Descrizione Procedura	Nº Contratti	% Nº Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	Procedura Negoziata Singola	631	54%	31.617.269,68	74%
PNP	Procedura Negoziata Plurima	513	44%	10.095.546,37	24%
PR	Procedura Ristretta	1	0%	175.112,40	0%
CONSIP	Convenzione CONSIP	17	1%	920.542,06	2%
	TOTALE	**1162**	100%	**42.808.470,51**	100%

Come si evince agevolmente dalla lettura dei prospetti soprariportati, la procedura di aggiudicazione largamente predominante, vuoi nel numero dei contratti sottoscritti che nel peso percentuale del valore negoziale, sia la trattativa privata singola, cioè l'affidamento diretto non preceduto né dalla pubblicizzazione della gara (bando) né, conseguentemente, da una comparazione delle offerte fra più ditte candidate.

Se si eccettua l'incidenza del ricorso alla procedura ristretta (marginale nel numero dei contratti, 1% in entrambi gli esercizi, e più significativa nel peso percentuale del valore contrattuale, 19% nel 2003 e 25% nel 2004,) si può concludere che in Enav l'individuazione del contraente avviene prevalentemente al di fuori di procedure concorsuali, privilegiando "l'intuitus" verso ditte di consolidato affidamento.

Il fenomeno, che, analizzando il montante "contrattualizzato" negli esercizi 2003 e 2004, sembra assumere un trend non regressivo è diffuso sia nei contratti di valore "soprasoglia" che per quelli "sottosoglia", ove, peraltro, il ricorso alla procedura negoziata plurima raggiunge una quota più consistente.

L'eventuale presenza di procedimenti elusivi della normativa in materia di aggiudicazione nell'attività negoziale di Enav necessita di un'indagine particolareggiata sui singoli contratti che, come accennato, è già stata avviata dal Magistrato della Corte. La valutazione che scaturirà dalle risultanze obbiettive dell'esame specifico della molteplicità dei contratti dovrà ovviamente tener conto, oltre che della speciale valenza della normativa di settore, del particolare contesto operativo di Enav.

Infatti, il settore di attività caratteristico dei sistemi ATS (Servizi del traffico aereo), relativo alla maggior parte dei programmi e degli

investimenti realizzati da Enav SpA, è costituito da sistemi tecnologici complessi, ai quali occorre assicurare, per ovvi motivi di sicurezza, l'integrazione con i sistemi già in esercizio; in tale circostanza diventa fondamentale la scelta dell'operatore al quale affidare la realizzazione di interventi che, oltre ad essere indirizzati verso un unico modello di sistema ATS, devono essere adeguatamente coordinati nella fase esecutiva e nella loro complessa integrazione tecnica e funzionale.

In molti casi, ogni cambiamento dell'originario fornitore risulta del tutto impossibile, a causa della sussistenza di diritti di privativa industriale in ordine ai sistemi sui quali interviene il predetto processo di integrazione, risultando obbligato pertanto il ricorso all' applicazione dell'art 13, comma 1, lett. c) del d. lgs.158/1995; in altri casi, il ricorso a prestatori differenti, pur non risultando impossibile in linea teorica, obbligherebbe Enav ad acquisire sistemi aventi caratteristiche tecniche differenti rispetto a quelli già operativi su scala nazionale con duplice aggravio sotto il profilo tecnico ed economico.

Sotto il profilo tecnico, infatti, ogni eventuale interfacciamento, ove possibile, tra sottosistemi realizzati da fornitori differenti costituisce un fattore ad elevato rischio tecnico e temporale, data la complessità dei sistemi e la elevata variabilità delle configurazioni.

Da un punto di vista gestionale, invece, si verificherebbero nella più parte dei casi manifesti aggravi nell'esercizio tecnico-operativo e conseguenti diseconomie sia in ambito manutentivo che nel supporto logistico, in relazione al mantenimento in efficienza degli apparati.

Nei suddetti casi sembrano legittimamente sussistere i presupposti per il ricorso alla procedura negoziata prevista dall'art 13, comma 1, lett. e) del d. lgs 158/1995, sulla problematica della cui operatività ci si è ampiamente soffermati in precedenza.

L'esigenza di garantire il funzionamento globale dell'intero sistema aeroportuale nel suo complesso impone spesso la individuazione di un soggetto che univocamente si faccia carico dei rischi associati all'integrazione di tutte le singole componenti del sistema stesso; a tal fine è necessario avvalersi di un unico System Integrator che, in possesso delle adeguate competenze sistemistiche e tecnologiche, garantisca tale integrazione sia sotto il profilo della componente meramente tecnologica che sotto quello della componente infrastrutturale dell'intervento.

La peculiarità degli interventi realizzati da Enav evidenzia infatti come anche le opere civili abbiano caratteristiche di progettualità esecutiva tecnica che necessitano di una interfaccia con la componente tecnologica che solo il System Integrator è in grado di assicurare ottimizzando altresì i tempi di realizzazione; precedenti esperienze di separazione nella realizzazione della componente impiantistico/ tecnologica da quella infrastrutturale hanno infatti comportato consistenti ritardi nelle realizzazioni, notevole incremento dei costi originariamente previsti ed insorgenza di contenziosi nei confronti della Società.

La necessità di ricondurre sotto un'unica responsabilità l'affidamento di appalti che includano, oltre a forniture di beni o alla prestazione di servizi, anche la realizzazione di opere civili, impone - secondo la Società - di assegnare tale ruolo di coordinamento all'esecutore della componente tecnologica in quanto perno della realizzazione nel suo complesso e l'obiettivo primario.

E' bene ricordare, peraltro, che costituisce principio giurisprudenziale, più volte ribadito dalla Corte di giustizia europea e dal Giudice amministrativo nazionale, quello secondo il quale "anche per gli

appalti pubblici sottosoglia, e più in generale per i contratti stipulati da pubblici soggetti in settori non regolamentati sul versante europeo, il diritto comunitario considera il ricorso alla scelta diretta, in deroga ai principi di trasparenza e di concorrenza, quale evenienza eccezionale, giustificabile solo in presenza di specifiche ragioni tecniche ed economiche, necessitanti di adeguata motivazione, che rendano possibile in termini di razionalità l'individuazione di un soggetto diverso da quello prescelto, ovvero che evidenzino la non rilevanza di un'operazione sul piano della concorrenza nel mercato unico europeo".

Alla stregua di detto principio, la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Politiche Comunitarie ha emanato una specifica circolare (n.8756 del 6 giugno 2002) sulla "Normativa applicabile agli appalti pubblici sottosoglia" sottolineando come "le pubbliche amministrazioni, che intendono stipulare contratti non regolamentati sul piano europeo, pur non essendo vincolate da regole analitiche in punto di pubblicità e di procedura, sono comunque tenute ad osservare criteri di condotta che, in proporzione alla rilevanza economica della fattispecie ed alla sua pregnanza sotto il profilo della concorrenza nel mercato comune, consentano, senza discriminazioni su base di nazionalità e di residenza, a tutte le imprese interessate di venire per tempo a conoscenza dell'intenzione amministrativa di stipulare il contratto e di giocare le proprie canches competitive attraverso la formulazione di un'offerta appropriata".

E – IL CONTROLLO INTERNO

Premessa

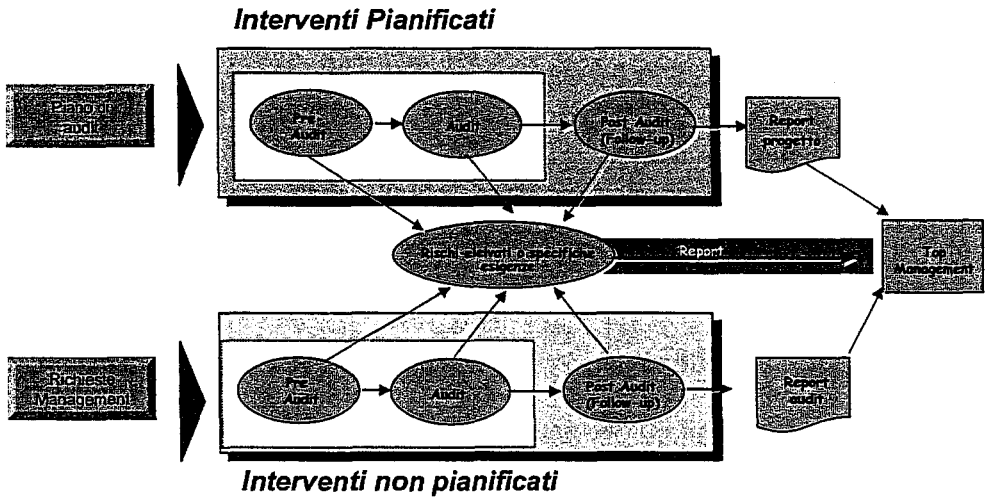
Nella nuova definizione condivisa a livello internazionale, "l'Auditing Interno è un'attività indipendente ed obiettiva di *assurance* e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione. In particolare, assiste l'organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi tramite un approccio professionale sistematico, che genera valore aggiunto in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di Corporate Governance".

E' a questa definizione evolutiva dell'Auditing Interno che si sta adeguando anche la funzione in Enav. L'Auditing Interno diventa uno strumento di consulenza e supporto finalizzato al miglioramento dell'organizzazione aziendale; come tale assume un ruolo propositivo e di indirizzo verso le soluzioni migliori a livello aziendale.

1. - Approccio metodologico dell'attività di auditing

L'attività di auditing viene svolta sulla base di una metodologia consolidata che permette di mettere sotto esame tutti gli aspetti necessari per l'effettuazione dell'attività stessa, massimizzando l'efficienza degli interventi effettuati.

Il macro flusso delle attività di auditing è rappresentato nella figura seguente:



Le attività di auditing si suddividono quindi in due macro aree:

- Interventi pianificati, avente come input le attività previste nel piano di audit;
- Interventi non pianificati, avente come input le richieste effettuate dal management durante il corso dell'anno;

L'intervento di audit, in linea di massima, si concentra su alcuni particolari aspetti:

- *Audit dei processi e delle procedure operative*: dopo aver analizzato le finalità e gli obiettivi del singolo incarico, si procede a rilevare la procedura seguita dalla Funzione/U.O. (Unità Organizzativa) per la gestione del processo oggetto di analisi ed a verificare la sua efficace ed effettiva applicazione;

- *Audit degli aspetti amministrativo-contabili*: intimamente connessa con la prima, nella quale vengono approfonditi e valutati i riflessi contabili della procedura precedentemente rilevata; in particolare, l'analisi riguarda le attività ed i controlli posti in essere dalle Funzioni/UU.OO. in esame, al fine di garantire l'affidabilità e la rispondenza dei dati e delle informazioni contabili al flusso delle attività effettivamente svolte dalle stesse per la gestione dell'intero processo;
- *Audit delle procedure informatiche a supporto:* in tale attività vengono anche analizzate le modalità di gestione ed il grado di copertura del processo da parte dei sistemi informativi aziendali.

Alle attività di audit previste per ogni anno vengono, come da procedura interna, affiancate le azioni di follow-up sugli interventi svolti nell'esercizio precedente.

2 - Sintesi dell'attivita' svolta dalla funzione audit nell'anno 2003

L'attività dell'anno 2003 è iniziata con l'elaborazione del manuale delle procedure di audit; tale manuale, del quale è stata data massima diffusione all'interno dell'Azienda, è stato redatto allo scopo di:

1. illustrare i procedimenti e le tecniche adottate dalla funzione Audit nello svolgimento della sua azione;
2. assicurare l'uniformità delle procedure relative all'esecuzione dell'attività di Audit;
3. definire con maggior dettaglio le competenze e le conseguenti responsabilità di tutti coloro che intervengono e partecipano alle fasi

dell'azione di Audit , nonché le esatte procedure che devono essere attuate.

Inoltre, nell'anno 2003, è stato elaborato per la prima volta il piano di Audit annuale, approvato dal vertice aziendale. In tale piano sono state definite le attività di audit da svolgere, tenuto conto sia degli indirizzi espressi dal vertice aziendale che delle eventuali raccomandazioni formulate dal Collegio Sindacale.
In particolare, le aree oggetto di analisi e l'attività svolta, così come previste dal Piano di audit 2003, sono state in sintesi le seguenti:

a) Fiscalità

E' stata impostata la procedura degli "acquisti in sospensione di imposta", consistente nella possibilità di non corrispondere l'Iva sugli acquisti fino a concorrenza di una somma riferibile al volume delle operazioni attive, con conseguenti notevoli vantaggi finanziari per la Società.

b) Contrattualistica

L'attività della funzione Audit in materia contrattualistica si è rivolta soprattutto alla verifica della regolarità procedurale dei processi di investimento, rispetto sia alla normativa vigente che alle procedure interne aziendali, ove esistenti. In particolare, l'analisi è stata focalizzata su quei procedimenti che hanno presentato aspetti problematici, in quanto: 1) i tempi di realizzazione delle prestazioni contrattuali sono risultati estremamente lunghi; 2) sono state apportate significative

variazioni al progetto inizialmente indicato nel contratto, con conseguente aggravio dell'onere di spesa previsto.

c) Procedure generali nei confronti di Unità Organizzative

Sono state svolte due procedure di Audit nei confronti delle UU.OO. Radiomisure e Meteorologia, volte ad accertare:

1. la regolarità delle procedure contrattuali poste in essere;
2. la coerenza ed attendibilità complessiva dei rispettivi apparati contabili.

Inoltre, relativamente a Radiomisure, l'attività di audit ha riguardato anche la gestione del magazzino del materiale di volo di proprietà dell'Enav.

d) Ulteriori procedure di audit /attività svolte non previste nel piano

1. Audit sull'episodio di presunto assenteismo presso l'ACC di Milano Linate (articolo de "La repubblica" del 4 dicembre 2002);
2. Audit sulla contestazione disciplinare e conseguente licenziamento di un dipendente del CAAV Bari;
3. Attività di supporto alla Commissione di cui alla Disposizione Organizzativa nr. 87/2003, istituita con lo scopo di studiare i fenomeni che hanno determinato un elevato tasso di morbilità nel comparto dei controllori del traffico aereo durante il periodo estivo.

2.1 - Risultati dell'audit

Le conclusioni della Relazione 2003 sull'attività di auditing interno svolta per il periodo precedente alla trasformazione di Enav in SpA pongono in luce carenze procedimentali di notevole rilievo in materia contrattuale nella fase di esecuzione negoziale con ricorrenti integrazioni e/o modifiche del suo originario oggetto, frutto principalmente di una prassi comportamentale non rigorosamente conforme al dettato normativo che l'insufficienza dei controlli interni delle precedenti amministrazioni non aveva certo contribuito a correggere. Le irregolarità riscontrate in alcuni contratti, avendo creato i presupposti per la valutazione dell'esistenza di un danno erariale, sono state denunciate dai vertici di Enav (segnatamente, dall'ex Amministratore Unico) alla Procura della Corte dei conti.

In altre fattispecie negoziali l'Auditing Interno ha riscontrato, oltre a carenza di programmazione e difetto di progettazione, mancanza di trasparenza nei criteri di scelta delle ditte invitate alla procedura di gara e/o insufficiente accertamento del possesso da parte delle stesse dei requisiti tecnico-finanziari richiesti per la tipologia di appalto interessata.

In alcuni appalti è stata accertata l'assenza delle necessarie autorizzazioni amministrative il cui successivo rilascio ha notevolmente influito sui tempi di esecuzione dello stesso. In altri, si è proceduto a lavori non previsti nel contratto originario a causa di una insufficiente valutazione tecnica dell'idoneità dell'area sulla quale l'opera insisteva o sulla funzionalità operativa della localizzazione dell'apparato tecnologico installato.

E' stata, poi, riscontrata una diffusa approssimazione di specifiche clausole contrattuali, soprattutto nei capitolati tecnici.

E' stato, infine, accertato il ricorrente ritardo nei collaudi e l'inosservanza della normativa sul subappalto.

Di grande rilievo è il *report* sull'Unità Organizzativa Meteorologia contenente numerose osservazioni utili ai vertici di Enav per procedere ad una profonda revisione dei processi di funzionamento e approvvigionamento di tale struttura.

L'attività di auditing ha rivelato un'assoluta mancanza di programmazione degli investimenti ed una superficiale previsione di budget, oltre che ad un eccessivo ritardo nella realizzazione degli interventi assentiti, probabilmente imputabile al notevole frazionamento di competenze e controlli che sarebbe opportuno ricondurre ad un'unica struttura capace di gestire tutta l'attività propedeutica, attuativa e di collaudo degli investimenti stessi.

L'Auditing Interno, nell'ambito della missione e dei compiti assegnati, ha posto in essere una serie di iniziative di carattere propositivo, volte alla soluzione delle problematiche rilevate.

Tale attività si è sviluppata su due diversi piani:

a) – da un lato, le criticità sopra rappresentate sono state puntualmente riferite agli organi di vertice societari;
b) – dall'altro, le stesse criticità, una volta riscontrata la loro valenza generale, hanno fornito lo spunto per una azione mirata ad eliminarne gli effetti pregiudizievoli nell'attività negoziale attraverso una revisione delle competenze e delle procedure interne.

3 - Sintesi dell'attivita' pianificata dalla funzione audit nell'anno 2004

Nel corso del 2004, analogamente a quanto avvenuto nel 2003, è stato elaborato il piano di audit annuale, il quale è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 13 maggio 2004.
Le Aree di intervento descritte nel Piano sono state determinate sulla base delle indicazioni del management aziendale, tenendo in considerazione le principali evidenze riscontrate nel corso delle attività precedentemente svolte.

Inoltre, nel corso del 2004, parallelamente all'attività di auditing intesa in senso proprio, la Funzione Audit ha elaborato – come disposto dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 29 gennaio 2004 - il modello di organizzazione gestione e controllo previsto dal d.lgs 231/2001(v. infra, I, 4).
In futuro la pianificazione auditing sarà ovviamente strettamente correlata alle funzioni attribuite dalla legge all'Organismo di vigilanza.

3.1 - Individuazione delle aree di intervento per l'anno 2004

Sono stati identificati i seguenti processi/aree da sottoporre a procedura di auditing:

a) Gestione della logistica/magazzini

Una delle problematiche più evidenti nella organizzazione aziendale Enav, con prevedibili sviluppi sia in ambito operativo che in ambito

contabile-amministrativo, è l'area logistica ed in particolare l'organizzazione della movimentazione delle parti di ricambio, attualmente affidata quasi totalmente alla Società Vitrociset, con una esternalizzazione che dura sin dalla istituzione della Azienda. E' stata, pertanto, ritenuta utile un'indagine conoscitiva della realtà di fatto dei magazzini gestiti in via fiduciaria. Tale indagine è stata effettuata con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- gestione degli approvvigionamenti delle parti di ricambio (sia per quelle impiegate nella manutenzione della gestione fiduciaria della società Vitrociset Spa, che per quelle relative alla manutenzione dei sistemi AVL e alla manutenzione diretta), con riferimento sia a quelli programmati che alle procedure di acquisto con carattere di urgenza (ratifiche e deleghe);
- procedure di inventariazione delle parti di ricambio dei magazzini (anche mediante ispezioni e controlli operativi) su base campionaria;
- procedure informatiche a supporto della gestione fiduciaria;
- visite presso alcuni magazzini fiduciari ed analisi delle procedure seguite per la movimentazione ed inventariazione fisica delle parti di ricambio.

b) Gestione del processo di approvvigionamento dei beni della Sede Centrale e delle Sedi periferiche

Sin dalla istituzione della Funzione di Internal Auditing, nell'ultimo scorcio del 2002, tale area si è appalesata come una delle più sensibili dell'intera attività aziendale. Tale evidenza è stata confermata dai risultati dell'attività di auditing svolta nel corso del 2003. Nell'anno

2004 l'attività di auditing è stata svolta con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- procedure di approvvigionamento (modalità di acquisto, procedure di gara, verifica dell'attinenza alle normative, etc.);
- gestione delle procedure di assegnazione e stipula dell'ordine e di redazione dei contratti (procedure di valutazione delle offerte, congruità, tempi e modalità di redazione del contratto, etc.);
- procedure di esecuzione delle prestazioni e di collaudo (attività, ruoli e responsabilità del personale preposto alla direzione dei lavori, dell'esecutore contrattuale, dei collaudatori, etc.);

c) Amministrazione, contabilità e bilancio

- L'opera di assestamento delle procedure di rilevazione contabile secondo i canoni civilistici impone un monitoraggio dell'area in parola. Particolare attenzione deve anche essere rivolta al complesso ed articolato meccanismo in tema di imposta sul valore aggiunto.

d) Verifica dell'attuazione del Piano di investimenti relativo all'anno 2004

L'attività di audit in questione ha riguardato in particolare i seguenti profili:

- riscontro degli impegni di budget, su base campionaria;
- correttezza formale delle procedure contrattuali la cui stipula è di competenza del Consiglio di Amministrazione.

e) Verifica sulle rilevazioni delle presenze del personale dipendente

Nel corso di precedenti procedure sono emerse problematiche relative ad aspetti particolari legati alla gestione del personale, con riferimento ai sistemi di rilevazione delle presenze nonché all'applicazione di alcuni istituti giuslavoristici.

3.2 Risultati dell'audit

Nel piano di auditing del 2004 spiccava, per i riflessi gestionali direttamente coinvolti, l'attività di controllo sul settore "Magazzini" che, in precedenza, non era mai stato interessato da una seria verifica di operatività.

L'obiettivo dell'audit sulla Gestione Magazzini (parti di ricambio) era quello di valutare l'esistenza, la completezza, l'accuratezza e l'integrità dei dati contabili e fisici nonché l'adeguatezza ed efficacia del sistema procedurale e l'affidabilità degli applicativi informatici impiegati dalla Vitrociset SpA, in qualità di gestore fiduciario delle parti di ricambio di proprietà Enav relativi ai sistemi di manutenzione e gestione.

L'intervento di audit relativo alla gestione fiduciaria dei magazzini-parti di ricambio si è articolato in tre fasi distinte:

a) – una prima fase riguardante l'analisi del rapporto contrattuale specifico, della normativa generale e particolare;
b) – la seconda fase è consistita in un'indagine conoscitiva della gestione fiduciaria presso il deposito centrale Vitrociset, nella quale è stata posta particolare attenzione all'organizzazione della

gestione stessa ed alle procedure utilizzate per il monitoraggio, movimentazione e gestione inventariale delle parti di ricambio;

c) – la terza fase è consistita in ispezioni effettuate presso i magazzini periferici fiduciari ritenuti maggiormente rappresentativi in riferimento all'entità delle parti di ricambio gestite.

La verifica compiuta ha posto in luce la sostanziale affidabilità della gestione fiduciaria condotta da Vitrociset SpA, ma anche la necessità del perfezionamento di alcune procedure e di una più corretta tenuta delle registrazioni dei materiali e della documentazione contabile.

L'Internal Audit ha formulato le proprie conclusioni in dieci note di "osservazioni" e di corrispondenti "raccomandazioni" alle quali sarà opportuno che il management della Società dia la tempestiva attuazione.

L'audit compiuto su un significativo campione di contratti stipulati in sede periferica (97) ha evidenziato numerose criticità generate da determinazioni non conformi alle procedure vigenti, che spaziano dalla mancanza di autorizzazione al sostenimento della spesa, all'individuazione dei potenziali fornitori, alla valutazione delle offerte ricevute, alla stipula del contratto, alla verifica della corretta e completa esecuzione dello stesso.

Le anomalie riscontrate rendono necessaria una revisione delle procedure vigenti che il management della Società risulta già aver avviato unitamente all'elaborazione di una nuova "procedura acquisti".

F - I RAPPORTI INTERNAZIONALI

1- L'attività internazionale

ICAO

La primaria istituzione aeronautica di riferimento a livello mondiale resta l'ICAO (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale).

L'evento più significativo del 2004 è stata la 35° sessione dell'Assemblea Generale tenutasi a Montreal dal 28 settembre al 8 ottobre, a cui hanno partecipato 1304 delegati di 175 Stati aderenti assieme a 36 delegazioni di osservatori.

Dopo aver analizzato le attività del triennio precedente, la riunione ha stabilito il programma ed il budget per il periodo 2005-2007.

Sono stati eletti i 36 membri del Consiglio dell'ICAO e il rappresentante dell'Italia ha ottenuto il maggior numero dei voti.

Argomenti di maggiore rilevanza discussi nell'ambito dell'Assemblea hanno riguardato la Safety, la Security e la protezione dell'ambiente.

Per la Safety si sono dibattuti i programmi relativi agli audit finalizzati a conoscere lo stato di recepimento ed applicazione delle norme, mentre per i programmi relativi alla Security si è deciso di istituzionalizzarli ponendo i relativi costi a carico del bilancio dell'ICAO.

Eurocontrol

L'organismo, deputato all'organizzazione in ambito europeo dell'assistenza alla navigazione aerea, è salito a 34 membri con l'ingresso della Polonia.

Rilevante è stato l'accordo firmato con la Commissione Europea per la gestione della sicurezza del traffico aereo nell'Europa sud orientale. Con un investimento di 4,6 M€ è stato avviato un progetto per la gestione del traffico aereo tra cinque Paesi dei Balcani occidentali (Albania, Bosnia & Herzegovina, Croazia, Serbia Montenegro e Macedonia).

Per quanto riguarda la Safety ed il controllo del traffico aereo, è stata avviata la fase II (ASATC II) che è parte del programma di ricostruzione, stabilizzazione e associazione di tali Paesi e costituisce una pietra miliare della politica UE nella regione. Il progetto tende ad allineare nei cinque Paesi le CARDS (Community Assistence for Reconstruction, Development and Stabilization) col resto d'Europa consentendo così una più credibile realizzazione del Single Sky (cfr.par.4).

Eurocontrol ha firmato un MOC (Memorandum of Cooperation) con la FAA (Federal Aviation Administration degli Stati Uniti) che rafforza ed incrementa la esistente cooperazione; l'accordo è finalizzato allo scambio e cooperazione su programmi e progetti e copre settori della ricerca, armonizzazione tecnica e operativa, di Safety e ambiente.

Eurocontrol, inoltre, ha intrapreso un passo significativo per la implementazione del Cielo Unico Europeo lanciando una gara per lo studio della fase di definizione del programma di implementazione del Single Sky (SESAME = Single European Sky Implementation

Programme) il cui risultato chiave sarà il Master Plan della gestione del traffico aereo (ATM) europeo. L'iniziativa Single Sky della Commissione Europea fornisce gli strumenti normativi ed attuativi necessari al miglioramento del sistema di gestione del traffico aereo in Europa. L'obiettivo di SESAME è quello di implementare un sistema globale ed efficiente di ATM integrato, definito e sostenuto dagli stakeholders.

Il budget assegnato è di 60 M€, coperti per il 50% dalla CE e per il resto da Eurocontrol.

2 - Il progetto CEATS

2.1 - Il quadro generale

L'accordo Ceats è stato firmato da otto Stati (Italia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovenia, Croazia, Austria Bosnia&Erzegovina e Slovacchia) e da Eurocontrol nel giugno 1997.

L'accordo è entrato in vigore formalmente quando nel 2004 la Bosnia&Erzegovina ha fornito la quinta ratifica necessaria a rendere operativo il Trattato. Mancano le ratifiche di Italia, Slovenia e Croazia, ma l'accordo è divenuto efficace tra i cinque Paesi che lo hanno ratificato.

Dal 1997 ad oggi molte cose sono cambiate a livello politico: molti Stati Ceats hanno aderito alla NATO ed altri vi aderiranno presto; molti poi sono entrati a far parte dell'Unione Europea a partire da maggio 2004.

A tutto questo si deve aggiungere l'approvazione dei quattro regolamenti del Cielo Unico Europeo nel Dicembre 2004 (v. II, F, 4).

Lo scopo principale della creazione del Ceats è quello di agevolare gli utenti fornendo un servizio di massima efficienza al minimo costo possibile, flessibile (all'interno dello spazio aereo Ceats è previsto il free flight) ed in grado di superare i previsti limiti di capacità che incontrerebbe ogni service provider nazionale nella gestione del traffico nel proprio spazio aereo.

Quattro sedi principali sono state individuate per la struttura Ceats: l'ACC di Vienna (UAC), il centro sperimentale di Budapest (CRDS), la sede amministrativa a Praga (CSPDU) e il centro di formazione di Forlì (CTC).

Di queste strutture il centro di Vienna non è ancora stato costruito (si era in attesa della quinta ratifica per iniziare i lavori); il centro di Forlì è in costruzione interamente a carico dell'Italia (Stato e Comune di Forlì); i centri di Praga e Budapest sono operativi. Da quest'anno è attiva anche una quinta sede a Bruxelles, come uffici del direttore Ceats.

2.2 - I recenti sviluppi

Il nuovo management Enav, dopo anni di inerzia sulla questione, ha cominciato ad affrontare in maniera coordinata ed articolata l'argomento Ceats .

In occasione della visita a Roma del 15 Gennaio 2004 del Direttore Generale di Eurocontrol è stata raggiunta da Enav un'intesa con il rappresentante italiano al Provisional Council di Eurocontrol e

delegato del Ministro per il CEATS su una posizione comune sulla riduzione dello spazio aereo secondo quanto proposto dall'Azienda[7].

A seguito della proposta italiana di riduzione dello spazio aereo entro cui delegare il servizio a Ceats, è stato creato un gruppo di lavoro per approfondire l'argomento. Il risultato è stato una controproposta di Eurocontrol: essa prevede la creazione di uno "scalino" con una delega del controllo a partire da fl (fligth level) 335 (anziché fl 285), mentre per la porzione oggetto della precedente proposta Enav resta il limite di fl 285. Verrebbe inoltre con ogni probabilità escluso dallo spazio Ceats anche il nodo di Ancona. In sintesi, considerato 100 lo spazio aereo da delegare al Ceats nella proposta originale, secondo la proposta Enav verrebbe delegato circa 1/10 mentre secondo la controproposta Eurocontrol circa 2/3.

Rispetto alla proposta Eurocontrol, Enav ha assunto una posizione di netto rifiuto, rimanendo ferma sulla proposta originaria. Tale posizione è stata formalizzata nel Gruppo di Contatto del 20 febbraio 2004[8].

A seguito di quella riunione, Enav inviava il 2 marzo una lettera al capo di gabinetto del Ministro delle infrastrutture e trasporti ed al Consigliere per gli affari internazionali dello stesso Ministro in cui veniva ribadita nuovamente la posizione critica di Enav nei confronti del progetto Ceats. La lettera era preparatoria all'incontro che il Ministro

[7] Dal verbale del gruppo di contatto del 13 gennaio 2004: "La proposta Enav di sostanziale riduzione dello spazio aereo di giurisdizione dell'ACC di Padova inizialmente ipotizzato come di competenza CEATS risponde a esigenze operative legate all'ottimizzazione della gestione dei flussi di traffico (nonché a considerazioni di impatto economico e sociale in funzione dei minori introiti per Enav e di una possibile riduzione dell'occupazione, considerazioni sulle quali tuttavia il gruppo ha deciso di non porre l'accento in occasione del workshop). Trattasi di una proposta, inizialmente avanzata da Enav, che è stata condivisa da tutti i soggetti rappresentati e pertanto si configura come posizione ufficiale italiana".

[8] Dal verbale del gruppo di contatto del 20 febbraio 2004: "I rappresentanti Enav evidenziavano chiaramente come la controproposta Eurocontrol non fosse in alcun modo accettabile e rimanevano fermi sul mantenimento della precedente proposta, che – si è voluto ricordare - era stata fatta propria dall'Italia in occasione dell'incontro di gennaio con il D.G. Victor Aguado (vedi verbale riunione Gruppo di Contatto 13 gennaio 2004)".

avrebbe avuto con il D.G. Victor Aguado ad Eurocontrol il giorno 8 marzo 2004.

Sugli esiti di tale incontro, non è pervenuta finora ad Enav alcuna nota ufficiale. E' giunta invece una risposta da parte del Ministro alla lettera del 2 marzo in cui si richiede una risposta precisa di Enav ad alcune osservazioni di Eurocontrol, con particolare riferimento alle conseguenze economiche e alle ricadute occupazionali negative.

A seguito dei chiarimenti forniti dai vertici della Società, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha rivisitato la posizione governativa prevedendo la creazione di un gruppo di lavoro al fine di coordinare il progetto Ceats con l'individuazione dei blocchi funzionali di cui alla disciplina del "cielo unico".

Il 9 dicembre 2004 si è tenuto a Bruxelles, a margine del Consiglio europeo dei trasporti, una riunione informale dei Ministri dei trasporti degli Stati aderenti al Ceats. Il rappresentante italiano ha confermato l'impegno del nostro Paese verso il Ceats, ribadito anche in una lettera al Commissario De Palacio.

La Commissione europea, poi, ha sottolineato la propria posizione di pieno appoggio al progetto Ceats approvando il finanziamento di 4 Meuro.

In merito al progetto Ceats, la Corte dei conti ribadisce tutte le proprie perplessità sottolineate nella precedente Relazione. L'entrata in vigore dell'accordo, infatti, rischia di produrre ad Enav (e a livello nazionale) conseguenze economiche e occupazionali negative, considerato che tutto il sistema di rotte attualmente dislocato lungo le direttrici nazionali principali nord-ovest/sud-est, in virtù della gestione diretta di Ceats delle rotte di sorvolo, non potrà che produrre, quale

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**

Segue Stato Patrimoniale

E)	**Ratei e risconti**	114.120.472	31.925.791	15.566.918
	Totale	**114.120.472**	**31.925.791**	**15.566.918**
	TOTALE PASSIVO	**1.719.778.328**	**1.758.296.248**	**1.781.034.611**
	CONTI D'ORDINE			
	Impegni assunti	475.507.199	295.109.915	324.202.407
	- Beni presso Terzi			
	- Beni Immobili Trasferiti	1	1	1
	- Fideiussioni	29.351.856	72.851.723	70.092.528

Conto Economico

Euro

	31.12.2004		31.12.2003		31.12.2002	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE						
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni						
Prestazioni di servizi istituzionali e vendite	634.010.449		641.268.386		523.822.529	
Rettifiche tariffe per Balance Eurocontrol dell'esercizio	14.888.042		(20.727.948)		18.692.291	
Utilizzo bilance Eurocontrol anno n-2	(24.473.804)		12.969.953		45.472.518	
Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	43.456.542		0		0	
Variazioni per balance Eurocontrol	4.034.409		5.781.513		(2.449.049)	
Variazioni per consuntivazione esenzioni	320.247	672.235.885	0	639.291.904	0	585.538.288
5) Altri ricavi e proventi		16.030.707		15.019.127		4.133.069
Totale valore della produzione		**688.266.592**		**654.311.031**		**589.671.357**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE						
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		8.958.613		8.043.383		10.136.431
7) Per servizi		205.671.222		204.829.269		178.672.642
8) Per godimento di beni di terzi		3.429.797		2.701.376		2.926.836
9) Per il personale:						
a) Salari e stipendi	230.532.589		205.758.366		215.432.019	
b) Oneri sociali	68.375.569		62.223.674		60.504.667	
c) Trattamento di fine rapporto	8.227.785		7.199.184		7.745.001	
d) Trattamento di Quiescenza e simili	0		0		0	
e) Altri costi	14.367.547	321.503.490	17.619.113	292.800.337	1.413.245	285.094.932
10) Ammortamenti e svalutazioni						
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	109.173.780		98.206.612		69.860.137	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		1.510.298		22.927.470	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	15.346.869	124.520.649	8.524.059	108.240.969	3.106.554	95.894.161

Segue Conto Economico

11)	**Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci**		856.016		(6.109.069)		(4.753.808)
12)	**Accantonamenti per rischi**		3.000.000		0		0
13)	**Altri accantonamenti**		0		0		0
14)	**Oneri diversi di gestione**		758.265		655.030		923.875
	Totale costi della produzione		**668.698.052**		**611.161.295**		**568.895.069**
	Differenza fra valore e costi della produzione		**19.568.540**		**43.149.736**		**20.776.287**
C)	**PROVENTI E ONERI FINANZIARI**						
16)	**Altri proventi finanziari**						
c)	titoli iscritti nell'attivo circol. che non costituiscono partecipaz.	1.168.484		0		0	
d)	Proventi diversi dai precedenti	6.236.621	7.405.105	5.288.691	5.288.691	1.433.490	1.433.490
17)	**Interessi e altri oneri finanziari**		58.840		0		253.336
17-bis)	**Utili e perdite su cambi**		124.851		(26)		(1.959)
	Totale proventi e oneri finanziari		**7.471.116**		**5.288.665**		**1.178.195**
D)	**RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE**						
19)	**Svalutazioni**						
a)	di partecipazioni	3.576		0		0	
c)	titoli iscritti nell'attivo circol. che non costituiscono partecipaz.	162.353	165.929	0	0	0	0

Segue Conto Economico

E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI						
20) Proventi		8.058.425		8.774.490		20.414.473
21) Oneri						
imposte relative a esercizi precedenti	1.715.107		0		0	
sopravvenienze passive	3.188.564	4.903.671	10.883.505	10.883.505	10.593.547	10.593.547
Totale proventi e oneri straordinari		**3.154.754**		**(2.109.015)**		**9.820.925**
Risultato prima delle imposte		**30.028.481**		**46.329.386**		**31.775.408**
22) Imposte dell'esercizio						
Imposte correnti	(27.997.313)		(46.897.965)		(41.860.123)	
Imposte differite	13.417.840		20.702.697		22.455.546	
Imposte anticipate	11.640.760	(2.938.713)	3.495.923	(22.699.345)	0	(19.404.577)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		**27.089.768**		**23.630.041**		**12.370.831**

STATO PATRIMONIALE

Lo stato patrimoniale degli esercizi 2003 e 2004 presenta nella sua espressione numerica globale (rispettivamente euro 1.758.296.248 e 1.719.778.328) una tendenza decrementale a confronto del bilancio 2002 (euro 1.781.034.611).

Il lato attivo registra un notevole incremento delle immobilizzazioni immateriali, ammontanti a fine esercizio 2004 a 4.272 m€ (migliaia di euro), con un incremento di 3.288 m€ rispetto al 2003, e si riferiscono, prevalentemente (m€ 2.416), ai costi per lo sviluppo di un software di proprietà, in corso di realizzazione, nell'ambito del programma italo-francese FDP che riguarda interventi di gestione di dati di volo; per m€ 1.487 all'avvio, nel corso del 2004, di interventi nei sistemi dei quattro centri di controllo regionali, finalizzati alla sicurezza operativa denominato "Fall Back" e per m€ 270 all'acquisto di software per la piattaforma STN (Sistema Telegestione Nazionale).

Le variazioni incrementali delle immobilizzazioni materiali, riscontrabili in entrambi gli esercizi, derivano dalla messa in esercizio di fabbricati (torri di controllo ed uffici direzionali) e impianti e macchinari (radar, aiuti visivi e luminosi, sistemi di radiomisure e telecomunicazioni fissi e mobili) frutto di investimenti decisi nel 2003 e in esercizi precedenti.

Al 31 dicembre 2004 il complesso delle immobilizzazioni materiali ammonta a m€ 879.065 al netto dei fondi ammortamento la cui movimentazione è rappresentata nei prospetti seguenti:

BILANCIO 2003

Costo storico

Categoria	31.12.02	incrementi	decrementi	svalutazioni	riclassifiche	31.12.03
Terreni e fabbricati	127.632	1.055	0	0	0	128.687
Impianti e macchinari	985.819	169.442	(4.828)	(1.499)	(94.461)	1.054.473
Altri beni	9.805	827	(1.923)	(11)	(1.319)	7.379
Immobilizzazioni in corso e acconti	218.413	102.775	(163.252)	0	95.780	253.716
Saldi al 31.12.03	1.341.669	274.099	(170.003)	(1.510)	0	1.444.255

Fondo ammortamento

Categoria	31.12.02	incrementi	decrementi	svalutazioni	riclassifiche	31.12.03
Terreni e fabbricati	39.120	5.227	0	0	0	44.347
Impianti e macchinari	490.558	92.459	(4.746)	0	1.314	579.585
Altri beni	8.631	520	(1.820)	0	(1.314)	6.017
Immobilizzazioni in corso e acconti						
Saldi al 31.12.03	538.309	98.206	(6.566)	0	0	629.949

Valori netto

Categoria	31.12.02	incrementi	decrementi	svalutazioni	riclassifiche	31.12.03
Terreni e fabbricati	88.512	(4.172)	0	0	0	84.340
Impianti e macchinari	495.261	76.983	(82)	(1.499)	(95.775)	474.888
Altri beni	1.174	307	(103)	(11)	(5)	1.362
Immobilizzazioni in corso e acconti	218.413	102.775	(163.252)	0	95.780	253.716
Saldi al 31.12.03	803.360	175.893	(163.437)	(1.510)	0	814.306

BILANCIO 2004

Costo storico

Categoria	31.12.03	incrementi	decrementi	riclassifiche	31.12.04
Terreni e fabbricati	128.687	1.583	0	13.784	144.054
Impianti e macchinari	1.054.473	11.105	(11.586)	127.838	1.181.830
Altri beni	7.379	576	(444)	1.599	9.110
Immobilizzazioni in corso e acconti	253.716	164.851	(4.124)	(143.221)	271.222
Saldi al 31.12.04	1.444.255	178.115	(16.154)	0	1.606.216

Fondo ammortamento

Categoria	31.12.03	incrementi	decrementi	riclassifiche	31.12.04
Terreni e fabbricati	44.347	5.461	0	0	49.808
Impianti e macchinari	579.585	103.117	(11.583)	0	671.119
Altri beni	6.017	596	(389)	0	6.224
Immobilizzazioni in corso e acconti					
Saldi al 31.12.04	629.949	109.174	(11.972)	0	727.151

Valori netto

Categoria	31.12.03	incrementi	decrementi	riclassifiche	31.12.04
Terreni e fabbricati	84.340	(3.878)	0	13.784	94.246
Impianti e macchinari	474.888	(92.012)	(3)	127.838	510.711
Altri beni	1.362	(20)	(55)	1.599	2.886
Immobilizzazioni in corso e acconti	253.716	164.851	(4.124)	(143.221)	271.222
Saldi al 31.12.04	814.306	68.941	(4.182)	0	879.065

Il valore delle immobilizzazioni finanziarie che nell'esercizio 2003 era invariato rispetto al 2002 (m€ 723) per effetto della partecipazione in SICTA (705 m€) e nell'ESSP (18 m€), si è incrementato nel corso del 2004 per l'adesione al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq (C.I.I.T.I.), nella misura del 10% del relativo fondo consortile, pari a m€ 100.

Il Consorzio SICTA – Sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo – 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 quota di partecipazione di Enav è pari al 60% del Fondo consortile (cfr., infra, III, 6).

L'ESSP (European Satellite Services Provider) GEIE, è un Gruppo europeo di interesse economico con un fondo costituito dai versamenti degli associati pari a m€ 100, che ha come obiettivo la gestione operativa del satellite Egnos e la commercializzazione del relativo segnale (Egnos Signal In Space): la quota di partecipazione di Enav è pari al 18% del Fondo consortile.

L'attivo circolante registra nel 2004 un sensibile decremento rispetto al 2003, ma se si analizza il dettaglio delle voci si può notare che sulla differenza negativa del dato globale influisce la decisa diminuzione delle disponibilità liquide, ammontanti al 31 dicembre 2004 a m€ 170.453, ripartite tra il conto infruttifero presso la Tesoreria centrale (m€ 41.167) ed i conti correnti bancari (m€ 129.286) aperti e gestiti direttamente. L'assorbimento della liquidità è, peraltro, una risultanza contabile da valutare positivamente in quanto effetto della sua utilizzazione nelle varie forme di investimento deliberate dal CdA.

Rimane, peraltro, per il futuro la preoccupazione che le risorse proprie, alimentate esclusivamente dal flusso monetario dell'attività di esercizio (cfr. rendiconti finanziari seguenti) non sia sufficiente a fronteggiare gli impegni finanziari legati ad ulteriori ed improcrastinabili investimenti, con la necessità del ricorso a finanziamenti esterni.

Rendiconto Finanziario

FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO	2004	2003	2002
A - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI (Indebitamento finanziario netto a breve iniziale)	**454.560**	**511.542**	**613.622**
B - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO			
Risultato d'esercizio	27.090	23.630	12.371
Ammortamenti	109.174	98.206	69.860
(Plusvalenze) minusvalenze da realizzo immobilizzazioni	(770)	(1.513)	250
(Rivalutazioni) Svalutazioni di immobilizzazioni	0	1.510	22.927
Variazione netta crediti	3.646	(16.549)	(211.791)
Variazione netta debiti	(85.169)	(38.179)	142.153
(Incremento) decremento delle rimanenze	856	(6.109)	(20.064)
Variazione ratei e risconti attivi	(1.452)	345	286
Variazione Fondo Rischi	(43.671)	54.067	(6.344)
Variazione ratei e risconti passivi	82.195	16.359	15.567
Variazione netta del TFR	3.486	4.082	3.088
Ricavi non monetari	-		-
Variazione attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	(178.108)		-
	(82.723)	**135.849**	**28.302**
C - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO			
Investimenti in immobilizzazioni			
- immateriali	(3.288)	(985)	0
- materiali	(176.322)	(110.847)	(182.615)
- finanziarie	*(100)*	*0*	*(602)*
Prezzo di realizzo delle immobilizzazioni	775	1.698	0
	(178.935)	**(110.134)**	**(183.217)**
D - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO			
Nuovi finanziamenti	0	0	0
Rimborso finanziamenti	0	0	0
Aumenti (riduzioni) di Capitale	0	0	0
Contributi in Conto Capitale	0	0	53.712
Altri Finanziamenti	0	0	0
Rimborsi altri Finanziamenti	0	0	(67.139)
Destinazione Utile a Fondo di Stabilizzazione Tariffe	(22.449)	0	
Assorbimento riserve	0	(82.697)	66.261
	(22.449)	**(82.697)**	**52.834**
E - DISTRIBUZIONE DI UTILI	-	-	-
F - FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	**(284.107)**	**(56.982)**	**(102.080)**
G - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (Indebitamento finanziario netto a breve finale) (A+F)	**170.453**	**454.560**	**511.542**

Voce nuova dell'attivo patrimoniale sono le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni.

La voce, pari a m€ 178.108, si riferisce, quanto a m€ 80.000, all'acquisto di obbligazioni indicizzate quinquennali, negoziabili trimestralmente alla pari, ad ogni stacco cedola, emesse dalla Banca Nazionale del Lavoro, e per m€ 98.108 ai titoli, di cui m€ 1.001 di azioni, acquistati tramite la società Pioneer Investments nel corso del 2004 al fine di ottimizzare le liquidità disponibili in termini di incremento dei proventi finanziari. La gestione di tali titoli avviene a cura di detta società, a seguito della stipula di un contratto su base individuale di portafogli di investimento con una linea di gestione speciale.

Dal lato passivo, lo stato patrimoniale presenta nei due esercizi un patrimonio netto variato in aumento per effetto di un utile di esercizio 2004 (m€ 27.000) superiore a quello del 2003 (m€ 24.000) e di una destinazione del 5% dell'utile di esercizio 2003 (pari a m€ 1.181) a riserva legale.

I fondi per rischi ed oneri hanno subito nel corso dell'esercizio 2003 un forte incremento per effetto del passaggio da riserva a crediti tributari del credito IVA definito con l'Agenzia delle Entrate di euro 82.697.167, dei quali 72.697.167 appostati al fondo stabilizzazione delle tariffe cui è stato destinato quasi l'intero utile del bilancio 2003 (m€ 22.000). Di tale fondo sono stati utilizzati nel 2003 14.000 m€ e nel 2004 43.500 m€. Nel 2004 la voce in oggetto ha subito una decisa riduzione vuoi per l'assorbimento finalizzato alla stabilizzazione delle tariffe che alle imposte differite.

La composizione di tale voce e i movimenti intervenuti nel corso dell'ultimo esercizio sono indicati nella tabella seguente.

m€

Descrizione	31.12.03	Incrementi	Decrementi	31.12.04
Fondo imposte differite	27.010	587	(14.005)	13.592
Totale	27.010	587	(14.005)	13.592
Fondo rischi per contenzioso con il personale	17.327	0	(927)	16.400
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	3.300	3.300	(135)	6.165
Fondo rischi per oneri diversi	11.183	0	(11.183)	0
Fondo stabilizzazione tariffe	72.697	22.449	(43.457)	51.689
Totale altri fondi	104.507	25.449	(55.702)	74.254
Totale fondi	**131.517**	**26.036**	**(69.707)**	**87.846**

I debiti esposti in bilancio evidenziano al 31.12.2004 un valore complessivo pari a m€ 262.609 con una forte riduzione rispetto all'anno precedente (m€ 347.778). La variazione intervenuta nel periodo per m€ 77.248 è relativa alla restituzione effettuata nella prima parte del 2004 dei contributi ricevuti dal Ministero dell'economia e delle finanze nel 2002, in relazione al programma di navigazione satellitare Galileo, che ha subito variazioni nella definizione dei soggetti partecipanti alla prima fase attuativa, ma che dovrebbero essere rimessi nella disponibilità di Enav per la prevista partecipazione allo stesso progetto.

Le altre voci di dettaglio registrano una netta flessione nell'esercizio 2004 dei debiti verso fornitori (da m€ 135.172 a m€ 117.848) e una crescita di quelli verso Enti previdenziali ed assistenziali, pari a m€ 30.248, costituito dagli oneri sociali calcolati sulle competenze liquidate al personale di ruolo per il mese di dicembre, oltre che agli accantonamenti contrattuali.

CONTO ECONOMICO

Il prospetto di sintesi dei dati economici più rappresentativi riportati di seguito, rileva un aumento (5,19%) del valore della produzione che, al 31 dicembre 2004, ammonta a 688,3 milioni di euro e si incrementa di circa 34 milioni di euro rispetto all'analogo dato dell'anno precedente (l'incremento nel 2003 rispetto al 2002 era stato di 62,2 milioni di euro).

Crescono, peraltro, in misura più elevata (9,41%), i costi della produzione (da 611,1 a 668,6 milioni di euro) che riducono il margine operativo da 43,1 a 19,5 milioni di euro (-54,69%). L'utile di esercizio invece registra un significativo aumento, pari al 14,64%.

m€

	2004	2003	Variazioni	%
Ricavi	672.236	639.292	32.944	5,15%
Altri ricavi operativi	16.031	15.019	1.012	6,74%
Totale valore della produzione	688.267	654.311	33.956	5,19%
Costi del personale	321.503	292.800	28.703	9,80%
Costi per servizi	205.671	204.829	842	0,41%
Ammortamenti ed accantonamenti	127.521	108.241	19.280	17,81%
Altri costi della produzione	14.003	5.291	8.712	164,66%
Totale costi della produzione	668.698	611.161	57.537	9,41%
Diff. fra valore e costi della produzione	19.569	43.150	(23.581)	-54,65%
Utile (perdita) d'esercizio	27.090	23.630	3.460	14,64%

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è di 688,3 milioni di euro e, come detto, si incrementa di circa 34 milioni di euro rispetto all'analogo dato

dell'anno precedente (l'incremento nel 2003 rispetto al 2002 era stato di 62,2 milioni di euro).

Da evidenziare che nel valore della produzione è compreso il valore dei ricavi per i servizi di rotta e di terminale per 529,5 milioni di euro, rispetto a 522,9 milioni di euro dell'esercizio precedente, con un incremento di 6,6 milioni di euro, pari a circa un +1,3%.

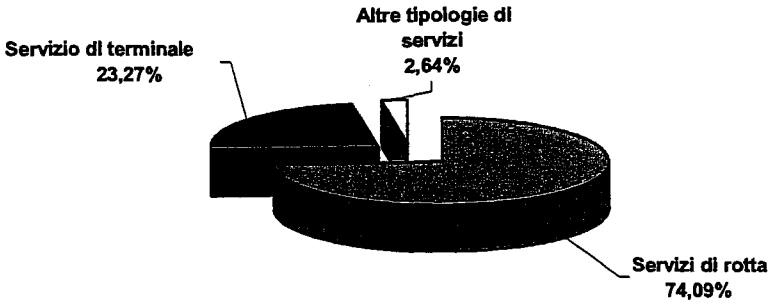
A tale incremento contribuisce lo sviluppo dei ricavi dei servizi di rotta, bilanciato parzialmente dai minori ricavi di terminale conseguenti anche alla diminuzione della tariffa avvenuta nel 2004 (da 3,14 € a 2,97 € per unità di servizio).

Con riferimento ai ricavi relativi al recupero degli oneri per i servizi di rotta e di terminale resi in regime di esenzione si assiste ad una riduzione dell'onere a carico dello Stato da 116,3 milioni del 2003 a 102,7 milioni del 2004 (-13,6 milioni di euro).

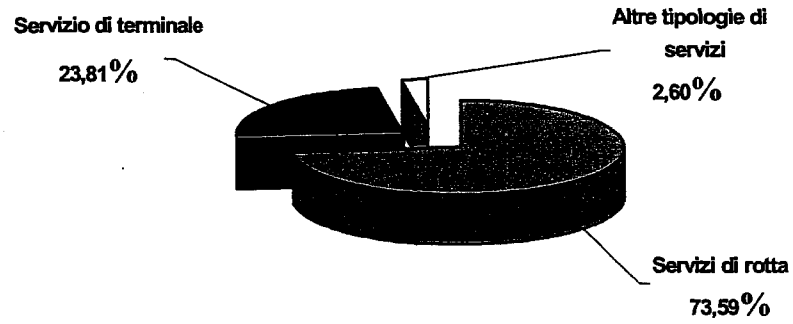
La riduzione è strettamente correlata alla riduzione di traffico, (14,1 milioni di euro) conseguente alla particolare situazione del traffico militare del 2003 (per l'avvio delle operazioni in Iraq), parzialmente bilanciata dai maggiori ricavi da voli esenti di altra natura per 0,5 milioni di euro.

La ripartizione percentuale del valore della produzione è rappresentata dai due grafici seguenti, da cui si può rilevare come, pur con lievi variazioni nei due esercizi, circa i ¾ del suddetto valore è costituito dai ricavi per il servizio di assistenza di rotta (rispettivamente 74,09% e 73,59%).

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL VALORE DELLA PRODUZIONE



2003



2004

I servizi del traffico aereo in rotta e di terminale rappresentano la principale attività istituzionale dell'Enav.

Il servizio in rotta, la cui tariffazione è affidata, tramite convenzione internazionale, ad Eurocontrol, viene remunerato applicando

il coefficiente unitario di tariffazione (CUT) definito annualmente in base al meccanismo del cost recovery (recupero dei costi). Secondo gli stessi criteri di ripianamento dei costi è strutturato il coefficiente di tariffazione di terminale (CTT). L'ammontare dei ricavi indicati in bilancio è la risultante dell'applicazione dei predetti coefficienti ad una misura convenzionale, denominata Unità di Servizio (UdS), ottenuta dalla combinazione del coefficiente di distanza del volo e del coefficiente di peso dell'aeromobile.

Dati Unità	Anno 2002	Var.% su anno prec	Anno 2003	Var.% su anno prec	Anno 2004	Var.% su anno prec
UdS di rotta	7.250.979,43	-1,10%	7.893.882,65	8,87%	7.785.498	-1,3%
UdS di terminale	29.044.554,37	-0,71%	31.070.268,30	6,97%	31.808.618	2,4%

Per il 2003, le Unità di Servizio, di rotta e terminale, hanno fatto registrare una inversione di tendenza rispetto all'anno precedente sul quale, peraltro, avevano influito gli effetti negativi dell'11 settembre 2001. Relativamente alle Unità di Servizio di rotta, che determinano le maggiori entrate, il periodo in esame ha registrato rilevanti incrementi che portano la variazione percentuale positiva, rispetto all'anno precedente, a circa il 9%, con punte più alte nei primi mesi dell'anno, poi parzialmente assorbite nel periodo estivo che ha registrato, comunque, maggiori volumi. Sensibile è stato anche l'aumento percentuale delle UdS di terminale, circa il 7%.

Il 2004 è stato un anno critico 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 esenti,[14] che avevano avuto un notevole peso nel 2003 per l'inizio delle attività belliche in Iraq.

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

[14] 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 di unità si servizio rese. Sono esenti 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.

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 la domanda commerciale per i servizi di terminale si evidenzia, nel 2004, un incremento del 2,6% delle Unità di Servizio prodotte che si riduce al 2,4% considerando le UdS 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%

La previsione dell'andamento delle UdS costituisce l'elemento di base ai fini della definizione delle tariffe, di rotta e di terminale, da applicarsi ai vettori.

Alla data di chiusura dell'esercizio, per le tariffe di rotta – rappresentanti circa il 75% dei ricavi di Enav – gli scostamenti, rispetto alla previsione, vengono assorbiti dal meccanismo del cost recovery

(adeguamento dell'ammontare dei ricavi all'effettiva entità dei costi sostenuti).

Per ciascun esercizio viene rilevata la differenza dei 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 viene imputato sul conto economico del secondo esercizio successivo a quello di riferimento (n+2) ed è ricompreso nella determinazione del "balance" dell'esercizio corrente.

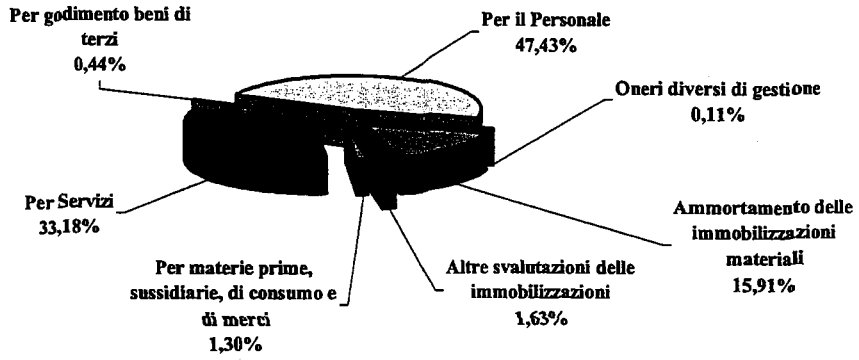
Nel 2003 è stato computato un balance negativo (ricavi superiori ai costi effettivi) per m€ 20.728. E' stato, inoltre, rettificato, sulla base del calcolo definitivo, il balance positivo (ricavi inferiori ai costi) dell'esercizio 2002 che, con la variazione di m€ 5.782, raggiunge la cifra complessiva di m€ 24.474.

Nel 2004, è stato registrato un balance positivo per m€ 14.888 ed è stato addebitato il balance positivo generatosi nell'anno 2002 (m€ 24.474), in quanto già ricompreso nei ricavi dell'esercizio.

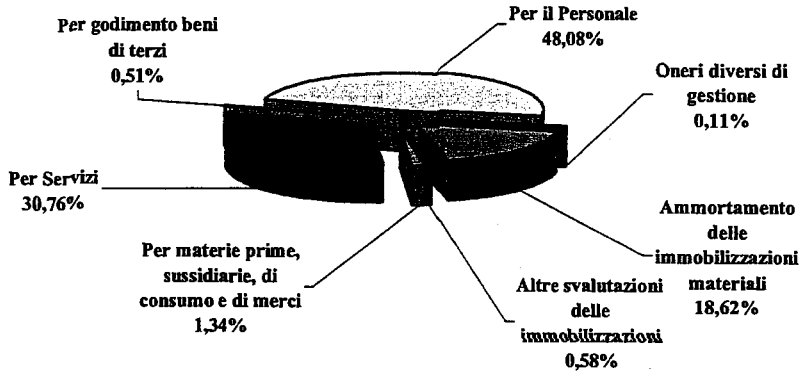
COSTI DELLA PRODUZIONE

Nei due grafici che seguono sono rappresentate le ripartizioni percentuali dei costi della produzione nei due esercizi di riferimento.

RIPARTIZIONE PERCENTUALE COSTI DELLA PRODUZIONE



2003



2004

Dalla lettura delle percentuali si evince come circa il 97% dei costi deriva dalle spese per il personale (circa il 50%), per i servizi (oltre il

30%) e per ammortamenti e svalutazioni (mediamente circa il 17% nei due esercizi).

Rinviando al contenuto delle note integrative per quanto riguarda il dettaglio delle altre voci di spesa, è opportuno soffermarsi ad analizzare le tre macrovoci di costo sopraindicate.

Nella voce "servizi" del conto economico sono compresi, fra gli altri, i servizi di manutenzione degli apparati dislocati nei diversi impianti aeroportuali; le prestazioni di Eurocontrol per la gestione della fatturazione e degli incassi dei servizi di rotta; i costi di ricerca e sviluppo; i servizi di telecomunicazioni e trasmissione dati; le spese per utenze, per polizze assicurative, per servizi di vigilanza e di pulizia; le consulenze e gli incarichi professionali; i corsi di formazione del personale.

La macrovoce dei costi in oggetto, che aveva subito un forte incremento nel 2003 (26.156 m€ rispetto al 2002), si è quasi stabilizzata nel corso dell'esercizio 2004 registrando un aumento contenuto di m€ 1.841.

L'incremento della voce ammortamenti (e svalutazioni) nell'esercizio 2004, rispetto al 2003, è dovuta a cespiti entrati in produzione nel corso dell'esercizio, ma anche alla svalutazione dei crediti nei confronti di Eurocontrol per m€ 15.347. La crescita degli ammortamenti verificatasi nei due esercizi, prevalentemente connessa all'incremento delle immobilizzazioni materiali, costituisce un dato gestionale positivo in quanto effetto dello sviluppo di una politica di investimenti.

----°----°-----°----

La missione di Enav, che è quella di operare per l'applicazione di sistemi di assistenza alla navigazione aerea tecnologicamente avanzati in modo da assicurare un sempre più elevato livello di sicurezza, e che, per l'interesse pubblico connesso a tale compito colloca la Società fra le imprese atipiche, appropriatamente definita "azienda istituzionalizzata", induce a valutare gli esiti della sua gestione economico-finanziaria a prescindere dall'entità dell'utile netto di esercizio. Il risultato reddituale finale, anzi, proprio per la "missione pubblica" della Società, pur rimanendo un utile parametro valutativo, non riveste quella significatività decisiva della gestione tipica dell'impresa privata.

I dati dei conti economici di Enav degli ultimi due esercizi, peraltro, mostrano un costante aumento dell'utile di esercizio – pur in presenza di elementi congiunturali di traffico aereo non positivi – anche se occorre sottolineare come il risultato economico prima delle imposte nell'anno 2004 (30.028.481 euro) sia decisamente inferiore a quello del 2003 (46.329.386 euro) e la differenza (positiva) tra valore e costo della produzione che nel 2003 aveva raggiunto 43.149.736 euro vede ridotto il delta del 2004 a 19.568.540 euro.

In Enav, pertanto, i parametri valutativi della gestione sono prevalentemente legati alla sua missione statutaria.

Sotto questo profilo, il valore aggiunto della gestione economico-finanziaria non va valutato in termini di variazione reddituale del capitale investito ma in termini di valorizzazione della sicurezza della navigazione aerea: valorizzazione che nel linguaggio contabile è rappresentata prevalentemente dai costi generati da investimenti in immobilizzazioni materiali e/o immateriali e in risorse umane.

Si è già sottolineato nella presente Relazione come il nuovo CdA abbia operato profondamente al raggiungimento di tale fondamentale finalità.

E' indubbio, peraltro, che la riduzione dei ricavi delle prestazioni dei servizi istituzionali riscontrati in entrambi gli esercizi di riferimento, e particolarmente nel 2004 – frutto di un andamento del mercato non favorevole, legato prevalentemente ad una perdita del traffico commerciale nazionale, sul quale ha inciso la crisi della Compagnia di bandiera – a fronte di costi della produzione difficilmente comprimibili, costringe Enav (e l'azionista pubblico), al fine di garantire un equilibrio di bilancio che non rinunci ai necessari investimenti tecnologici e all'accrescimento delle professionalità aziendali, a ripensare la politica tariffaria finora praticata.

La stabilità delle tariffe, che è stata richiesta ad Enav per cercare di venire incontro alle difficoltà delle compagnie aeree, e che la Società ha sostanzialmente mantenuto nei due ultimi esercizi, facendo peraltro ricorso allo specifico fondo appostato in bilancio per ben 43.456.542 euro, deve essere ragionevolmente rapportata al valore della missione istituzionale di Enav e comparata con le tariffe praticate dai più importanti providers europei.

Ebbene, proprio il profilo comparativo con gli Enti di assistenza al volo europei di maggiore rilevanza (Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna) dimostra, secondo uno studio elaborato da Enav e confortato da dati Eurocontrol, che il costo del servizio di assistenza al volo "gate to gate" (cioè dall'aeroporto di provenienza a quello di arrivo dell'aeromobile) praticato da Enav è di gran lunga il più contenuto e, come, in particolare, sia molto bassa la tariffa di terminale. Lo studio in oggetto, e soprattutto i dati disponibili in Eurocontrol, dimostrano,

inoltre, che non vi è un rapporto direttamente proporzionale fra livello delle tariffe e traffico aereo: le Compagnie aeree, cioè, ai fini della valutazione dei propri costi di gestione, privilegiano la minore lunghezza della rotta e i più ridotti tempi tecnici di attesa rispetto al costo del servizio dell'assistenza alla navigazione aerea.

Il contenimento delle tariffe - quando non influiscono sfavorevoli congiunture di traffico aereo - è un auspicabile effetto di una sana gestione economico-finanziaria, ma non può costituire un freno alla crescita del valore aziendale di Enav nei termini indicati dalla sua missione istituzionale.

2 – Il costo del personale

Note meno confortanti devono essere registrate nell'andamento dei costi per il personale, che risulta in continua crescita nei due esercizi. Ma mentre nel 2003 il costo globale (euro 292.800.337) si era incrementato rispetto al 2002 (285.094.932 euro) di 7.705.405 euro, il delta dei costi dell'esercizio 2004 (321.503.490) sale a 28.703.153 e, in particolare, cresce il peso del monte "salari e stipendi" (230.532.589 euro rispetto ai 205.758.366 euro del 2003) che nell'anno precedente aveva registrato invece una regressione (215.432.019 euro nel 2002) con una riduzione di 9.674.653 euro. C'è, peraltro, da sottolineare che l'incremento del costo del personale del 2004 è stato determinato dall'incidenza delle ore aggiuntive di lavoro (11,1 M€) compensative del perdurare del sotto organico strutturale, dell'aumento degli stipendi per il riconoscimento dell'inflazione programmata (5,8 M€) e degli automatismi contrattuali

(7,8 M€) che si sono riverberati anche sulla misura degli accantonamenti TFR e sulle quote della previdenza integrativa per complessivi 5,7 M€.

Nel prospetto che segue sono indicati in modo più analitico i costi diretti per il personale nei due esercizi di riferimento.

COSTI DIRETTI PER IL PERSONALE	mgl/euro	
	2003	**2004**
Stipendi ed altri assegni fissi	135.128	166.762
Trattamento accessorio	62.211	57.004
Missioni addestrative e non, sia nazionali che estere	8.420	7.572
Oneri sociali	62.223	68.376
T.F.R.	7.199	8.228
Indennità di fine rapporto per trasformazione	-	-
Incentivo all'esodo	9.806	5.000
Altri costi	7.813	8.561
Totale	**292.800**	**321.503**

Stipendi ed altri assegni fissi

La voce subisce un incremento complessivo di 31,6 M€ derivanti:

- dal travaso di una quota del premio di produzione (che ha originato la istituzione della 14^ mensilità, R.I.A. - retribuzione individuale di anzianità - e superminimo da ristrutturazione salariale);
- da un aumento di 4,5 M€ per rinnovo del CCNL e riconoscimento inflazione programmata;
- da circa 3,3 M€ per la mobilità professionale da ordinamento o per merito;
- parzialmente compensati da minori oneri di circa 2 M€ per la riduzione della forza bilanciata.

a) Trattamento accessorio

La voce registra una diminuzione di 5,2 M€ dovuti all'effetto combinato della operazione di travaso del premio di produzione ed alla istituzione di un premio di risultato di dimensione decisamente più contenuta rispetto agli anni precedenti e dell'incremento delle ore operative necessarie per coprire lo schieramento operativo in presenza del perdurare di un sott'organico strutturale.

b) Missioni

La voce rivela una lieve diminuzione per il non completo avvio delle attività formative linguistiche.

c) Oneri sociali

Gli oneri subiscono un incremento dovuto alla variazione della massa retributiva ed alla regolarizzazione della controversia con l'INAIL, relativa alla diversa tariffa applicabile all'Enav.

d) T.F.R.

Anche per il trattamento di fine rapporto l'incremento è dovuto alla variazione della massa salariale ed alla maggiore presenza di iscritti INPS.

e) Incentivo all'esodo

La politica di incentivazione all'esodo nel 2004 ha interessato prevalentemente posizioni dirigenziali.

f) altri costi

In questa voce dal 2003 sono confluiti nuovi istituti contrattuali quale la previdenza integrativa e la polizza sanitaria.

4 -Le consulenze e le prestazioni di servizio

Nel contesto della vigente organizzazione societaria, l'Azienda, per la realizzazione dei propri obiettivi, si avvale del contributo lavorativo non soltanto delle proprie risorse interne (dirigenziali e non) ma anche di risorse esterne provviste della necessaria capacità ed esperienza, persone fisiche e/o giuridiche, chiamate ad effettuare:

- prestazioni di servizio
- attività di consulenza, di studio, di ricerca.

1. Prestazioni di servizio

Secondo una distinzione tipologica sostenuta dal management di Enav - che si ritiene di poter condividere - si verte nell'ambito delle prestazioni di servizio (ontologicamente diverse dalle consulenze) tutte le volte che l'attività che viene chiesta al soggetto esterno - quando ciò risulti necessario ed opportuno, in presenza di particolari esigenze specialistiche alle quali l'Azienda non ritenga di poter dare conveniente soddisfazione né con il personale già in servizio, né con nuove assunzioni - risulta finalizzata alla realizzazione di un risultato concreto, idoneo ad

incidere direttamente ed immediatamente nella realtà aziendale e nei processi del committente, producendo una loro palese modifica.

Le prestazioni di servizio vengono di norma rese in esecuzione di:

- "*Incarichi tecnici*": si tratta di incarichi finalizzati alla realizzazione di un concreto risultato gestionale, che vengono affidati, su base tendenzialmente fiduciaria, a professionisti provvisti di qualificata e comprovata esperienza e/o di specifiche abilitazioni e autorizzazioni (v. tra gli altri, gli incarichi di: docenza nell'attività di formazione; rappresentanza e difesa dell'Enav nei procedimenti giurisdizionali di ogni ordine e grado in cui essa sia parte; direttore di lavori e di cantiere, nelle opere edilizie ed ingegneristiche; etc); gli incarichi tecnici si distinguono dagli *incarichi professionali*, che consistono infatti non nella prestazione di un servizio ma nello svolgimento di attività di consulenza, di studio, di ricerca (quelle di cui al successivo punto 2) da parte degli stessi professionisti ai quali possono essere conferiti incarichi tecnici (persone fisiche, singole o associate, che siano provviste di qualificata e comprovata esperienza e/o di specifiche abilitazioni e autorizzazioni).

- "*Incarichi di prestazioni organizzate di servizio*": si tratta di incarichi, normalmente limitati nel tempo, che vengono affidati non a singoli professionisti ma ad imprese che abbiano la capacità di potere svolgere le attività richieste in modo organizzato, avvalendosi dei loro addetti. Rientrano in tale categoria non soltanto i casi di esternalizzazione di vari importanti servizi "*non core*" (ad es.: servizi di vigilanza e custodia; servizi di pulizia dei locali) ma tutte le ipotesi

in cui non vi siano sufficienti risorse interne provviste della necessaria specialità e comunque tutte le ipotesi in cui il conseguimento del risultato auspicato appare poter essere più celermente ed efficacemente ottenuto attraverso soggetti organizzati esterni, anche se in ovvia sinergia con le competenti strutture aziendali.

2. *Prestazioni di consulenza, di studio, di ricerca*

Si verte nell'ambito delle prestazioni di consulenza, di studio e di ricerca tutte le volte che a persone fisiche, singole o associate, ma anche a persone giuridiche - in esecuzione di specifici incarichi ad hoc, che, quando affidati ai singoli professionisti di cui al precedente punto 1, assumono, come detto, la denominazione di *incarichi professionali* - viene chiesta l'esecuzione di una qualsiasi attività che, pur fornendo al committente un prodotto finito (di norma, la formulazione di pareri, di raccomandazioni, di indicazioni, di suggerimenti nonché l'effettuazione di studi e di ricerche, relativamente alle più disparate questioni: giuridiche, tecniche, economico/aziendali, contabili, gestionali, organizzative, etc.) non è di per sé idonea ad incidere direttamente ed immediatamente nella realtà aziendale, ciò potendosi verificare soltanto attraverso l'effettiva utilizzazione che il committente ritenga di farne all'interno dei processi nel cui ambito è stata chiesta la particolare attività ritenuta necessaria (di consulenza, di studio, di ricerca).

La nuova Amministrazione ha inteso contenere in modo deciso il ricorso al conferimento a soggetti esterni di incarichi di consulenza, di studio e di ricerca.

Infatti, fin dall'inizio del proprio mandato, i nuovi vertici della Società hanno dedicato grande attenzione al fenomeno delle consulenze, decidendo, con deliberazione del 22 maggio 2003, di riservare alla esclusiva competenza del Consiglio di Amministrazione l'affidamento delle consulenze e degli incarichi professionali, ad eccezione tuttavia di quelli di importo fino a 150.000,00 euro, attribuiti alla competenza dell'Amministratore Delegato, ma d'intesa con il Presidente del CdA.

E, nel concreto, gli incarichi di consulenza -ancor prima che venisse pubblicata ed entrasse in vigore la legge 30 luglio 2004 n. 191, recante misure urgenti per il contenimento della spesa pubblica, il cui art. 1, comma 9, per quanto qui interessa, obbliga le pubbliche amministrazioni a motivare e a contenere nel 2004 le spese per l'affidamento di incarichi di studio, ricerca e consulenza entro quelle mediamente sostenute a siffatto titolo nel biennio 2001/2002, ridotte del 15% - appaiono allineate con i criteri elaborati dalla costante giurisprudenza della Corte dei conti, in sede di controllo e in sede giurisdizionale, per valutare la legittimità degli incarichi e delle consulenze esterne, e cioè:

- rispondenza dell'incarico agli obiettivi dell'amministrazione;
- inesistenza, all'interno della struttura organizzativa, di figure professionali dipendenti idonee allo svolgimento dell'incarico;
- indicazione dei contenuti e dei criteri di esecuzione dell'incarico;
- indicazione della durata dell'incarico;
- attribuzione di un compenso proporzionato all'utilità perseguita.

Con l'emanazione, in data 23 dicembre 2004, da parte del competente Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento del Tesoro, Direzione VII, della direttiva n. 132944, espressamente prevista dall'art. 1, comma 9, della citata legge 30/7/2004, n. 191 come necessaria per adeguare ai principi della nuova normativa anche l'operato delle società di capitali a totale partecipazione pubblica (il detto articolo stabiliva infatti, tra l'altro, per quanto qui interessa: *le pubbliche amministrazioni, nell'esercizio dei diritti dell'azionista nei confronti di società di capitali a totale partecipazione pubblica, adottano le opportune direttive per conformarsi ai principi di cui al presente comma*), anche Enav SpA, società di capitali a totale partecipazione pubblica, è stata destinataria delle indicazioni ministeriali.

Con disposizione del 7 gennaio 2005, inoltrata a tutte le Funzioni aziendali e, per conoscenza, al Presidente del CdA e al Direttore Generale, l'Amministratore Delegato rappresentava:

- che le disposizioni di cui alla citata legge 191/2004 si applicano anche ad Enav;
- che l'affidamento di incarichi di studio o di ricerca ovvero di consulenze a soggetti estranei alla società, in materie e per oggetti rientranti nelle competenze della società stessa, deve essere adeguatamente motivato ed è possibile solo nell'ipotesi di eventi straordinari, dovendo comunque venire preventivamente comunicato agli organi di controllo e agli organi di revisione della società;
- che le Funzioni aziendali sono quindi obbligate ad inoltrare al preventivo visto dell'Amministratore Delegato le proprie eventuali proposte di

incarichi, motivandole, e fornendo elementi di valutazione anche in termini di costi e benefici;

- che l'affidamento di incarichi in assenza dei necessari presupposti costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità verso la Società.

Con successiva disposizione del 10 marzo 2005 - dettata dall'esigenza di evitare che in alcuni casi di "confine", potesse venire superata, sia pure incolpevolmente, la linea di demarcazione tra gli incarichi di consulenza e gli incarichi di prestazioni di servizio - l'Amministratore Delegato si rivolgeva di nuovo a tutte le Funzioni aziendali perché ogni richiesta di acquisto di importo superiore ad euro 50.000, relativa a prestazioni di servizio, venisse da quel momento sottoposta al preventivo nulla-osta dello stesso Amministratore Delegato.

Nel merito, poi, conformemente a quanto formalmente rappresentato dalla Società al Collegio sindacale, in esito alle specifiche richieste avanzate da tale Organismo, si evidenzia che:

1) non risulta attivato in Enav, a partire dal 23 dicembre 2004 - data di emanazione della citata direttiva ministeriale per le Società a totale partecipazione pubblica - alcun contratto di consulenza da parte degli Organi Societari competenti per materia e valore (Consiglio di Amministrazione; Amministratore Delegato, d'intesa con il Presidente);

2) la spesa per consulenze ed incarichi professionali, unitamente a quella per le prestazioni di servizio - spese che all'epoca facevano parte di un conto unitario, essendosi pervenuti soltanto nell'anno 2004 (sulla base del

sopravvenuto approfondimento, di cui sopra si è detto, sulla diversa natura delle prestazioni di servizio rispetto alle consulenze) ad una nuova articolazione del Piano dei conti, quale definitivamente consacrata nel Piano dei conti per l'anno 2005, dove sono infatti previsti conti separati per gli incarichi tecnici, per le prestazioni organizzate di servizio e per gli incarichi di consulenza - è stata complessivamente consuntivata in: € 1.030.507,4 per il 2001; € 2.636.802,85 per il 2002; € 1.508.316,93 per il 2003;

3) nel 2004, a fronte della possibilità di attribuire incarichi professionali e incarichi di consulenza fino all'importo di € 1.833.655,13 (pari alla media di quanto erogato nel 2001 e 2002, secondo quanto espressamente disposto sul punto dal citato art. 1, comma 9, della legge 191/2004) è stata sostenuta, a titolo di consulenze, una spesa di € 457.503,64 che appare, rispetto al precedente biennio, oggettivamente contenuta.

5 - Il sistema informativo gestionale

Circa quattro anni fa è stato dato l'avvio ad un programma di ammodernamento del Sistema Informativo Aziendale allo scopo di dotare l'Enav di strumenti più adatti a supportare l'evoluzione organizzativa iniziata con la trasformazione da Azienda di Stato ad Ente economico e, poi, a Società per azioni.

La decisione di superare la logica della separatezza funzionale e di suddivisione dei sistemi per conseguire un'adeguata integrazione sistemica ed organizzativa ha portato l'Enav a ritenere che l'architettura

applicativa più adatta risiedesse in una soluzione di tipo ERP (Enterprise Resource Planning) ed a selezionare, in tale contesto, le Oracle Applications quale soluzione applicativa più rispondente ai propri requisiti gestionali.

L'implementazione del nuovo sistema è avvenuta per fasi.

La fase 0 si è conclusa nel luglio del 2000 con l'identificazione della piattaforma tecnologica ERP su cui basare l'implementazione del Sistema informativo integrato destinato ad assolvere un ruolo imprescindibile nel processo di trasformazione aziendale.

La fase 1 è stata portata a termine sul finire del mese di gennaio 2001 con l'entrata in produzione dei moduli base del sistema economico-patrimoniale in sostituzione del precedente sistema di contabilità finanziaria. Detti moduli erano costituiti dai "sezionali" Fornitori e Clienti (Accounts payable - AP e Accounts Receivable - AR) nonché dalle funzionalità di Contabilità Generale (General Ledger - GL) e di riconciliazione dei movimenti di cassa (Cash Management - CM).

La fase 2 si è sviluppata fino alla fine del 2002 ed ha riguardato il modulo di gestione degli acquisti (Purchasing - PO) e quello relativo al Magazzino (Inventory - INV) nonché una parziale implementazione del modulo OFA (Oracle Financial Analyzer) per quanto concerne le funzionalità concernenti il budget annuale.

Ad oggi si è in attesa che vengano definite le specifiche funzionali della Fase 3 che appare necessaria ed urgente stante l'attuale incompletezza del sistema rispetto, anche, ad alcune importanti funzionalità di base.

E' questo il caso del modulo cespiti (Fixed Assets - FA) che assume particolare importanza in una Società come l'Enav che utilizza, per l'erogazione dei propri servizi, un costoso, complesso e

notevolmente articolato sistema di apparati, infrastrutture ed opere civili che necessita di un idoneo supporto gestionale anche ai fini di una corretta allocazione dei costi tariffari.

Ma non meno rilevante appare la mancanza di un adeguato sistema di pianificazione e di gestione della Tesoreria la cui operatività appare ineludibile ove si consideri che le disponibilità finanziarie generate da pregressi trasferimenti in conto capitale in attesa di utilizzazione, giacenti presso la Tesoreria Centrale dello Stato, sono in via di esaurimento per effetto del fabbisogno indotto dagli investimenti in corso di effettuazione.

Stante il naturale sbilanciamento, specie nelle fasi iniziali, fra fabbisogno finanziario da investimenti ed autofinanziamento economico, il ricorso a fonti esterne a carattere oneroso implica la possibilità di pianificare il cash-flow aziendale attraverso il costante monitoraggio delle singole componenti positive e negative, per le quali ultime sembrano necessarie funzionalità di gestione degli Ordini di acquisto che non risultano garantite dal modulo PO di cui si è fatto precedentemente cenno.

Si fa, infine, presente che sembrerebbe opportuno, stante la forte *incidenza dei costi di personale, dotare la Società di un sistema* Paghe e Contributi integrato con la Contabilità Generale ed in grado di "competenziare" il relativo costo, rendendo più tempestive ed accurate, oltrechè sicuramente meno onerose, le attuali modalità gestionali.

Nel complesso si rileva che, dopo una prima fase di rapida implementazione delle funzionalità contabili basilari e di quanto necessario per garantire la transizione all'Euro, è subentrato un certo rallentamento, probabilmente motivato nel periodo iniziale dalla necessità di garantire un certo assestamento del sistema.

Esaurita la fase 2, non è stata, però, tempestivamente avviata la cruciale fase di completamento del sistema e di revisione di quanto già implementato per conseguire la piena funzionalità e la totale copertura delle aree amministrative che necessitano di validi supporti gestionali.

In carenza di tale realizzazione l'attuale sistema non soddisfa i necessari requisiti di completezza ed integrazione che dovrebbero garantire effetti benefici nelle diverse fasi gestionali oltre che supportare in maniera più efficace ed efficiente quelle di natura più strettamente contabile.

L'attuale amministrazione, consapevole di tali carenze, ha approvato il 30 ottobre 2003 il "Piano di sviluppo dei Sistemi Informativi Gestionali" per il triennio 2004-2006 che, rimodulato nella seduta del 27 maggio 2004, prevede il programma di investimenti sintetizzato nel prospetto che segue.

euro

Progetti / Interventi Descrizione	2004	2005	2006
Completamento Sistema ERP Aziendale (fase 3)	750.000		
Automazione dei processi amministrativi/gestionali attraverso l'introduzione di un sistema di Workflow Management	5.000.000		
Progetti per la realizzazione del Portale Aziendale, dell'Enterprise Datawarehouse, Application Consolidation, Sviluppo del Sistema del Personale e Reporting Aziendale	1.600.000		
Progetto per la costruzione di un repository di dati metereologici (Banca dati Meteo)	950.000		
Gestione del Protocollo, gestione documentale, firma elettronica e Qualità	3.900.000		
Implementazione hw e sw rilevazione presenze	400.000		
Aggiornamento e adeguamento della infrastruttura tecnologica di rete, della server farm, infrastruttura PKI	2.800.000		
Intrusion Detection			
Disaster Recovery e BCM			
Sistema Single Sign on - Identification Management			
Totale Sistemi Informativi Gestionali	**15.400.000**	**14.210.000**	**11.870.000**
Sistema per la Qualità		1.593.000	1.440.000
Totale Generale	**15.400.000**	**15.803.000**	**13.310.000**

Il 2004 ha rappresentato per il Sistema Informativo Gestionale l'anno in cui è stata avviata una serie di progetti tesi a consolidare il patrimonio informativo dell'Enav ed a migliorare i processi interni.

In tale contesto sono state adeguate le infrastrutture tecnologiche sia trasmissive che elaborative, ampliando e diffondendo di fatto le applicazioni informatiche all'interno di Enav.

Progetti anno 2004.

I maggiori interventi realizzati nell'anno 2004 sono stati:

- realizzazione di una Local Area Network presso la Sede Centrale, capace di veicolare i dati all'interno della Sede Centrale ed operare come Centro Stella della Intranet aziendale su tutto il territorio.

- realizzazione dell'EDW (Enterprise Data Warehouse – 1^ fase), in un ambiente di business caratterizzato da scenari sempre più competitivi, che aiuti l'Enav a disporre di informazioni accurate in modo rapido ed efficace e a basso costo, per poter prendere decisioni tattiche e strategiche.

  Il Data Warehouse rappresenta l'approccio tecnologico che consente di accedere ai dati interni ed esterni all'organizzazione aziendale ed ottenere le informazioni di supporto al processo decisionale.

  Il progetto può essere visto come una solida base per affrontare ulteriori aspetti decisionali.

In particolare, tali aspetti riguardano:

- il monitoraggio costante dei risultati rispetto agli obiettivi strategici che forniscono feedback per orientare la strategia;
- la formulazione dei budget e dei piani operativi in modo integrato rispetto al piano strategico;
- il coinvolgimento di tutto il management aziendale nello sviluppo della strategia;

La prima fase progettuale ha impattato il mondo delle risorse umane, i voli e gli acquisti.

- realizzazione del Modello di Controllo: nel corso del 2004 sono state redatte le specifiche funzionali per l'implementazione del modello di controllo secondo le linee guida di seguito descritte:
  - le dimensioni d'analisi suddivise nelle componenti "Dimensione Organizzativa" e "Dimensione di Business";
  - le tipologie d'analisi suddivise nelle componenti economiche, patrimoniali e finanziarie;
  - gli oggetti di controllo suddivisi in Voce di Costo, Funzioni Aziendali (FA) e Progetto;
  - il Modello di rilevazione delle informazioni economiche che specifica la relazione tra Dimensioni e tipologie d'analisi;
  - il Modello di rilevazione delle altre informazioni quantitative;
  - il Modello di allocazione dei costi.

- realizzazione del Portale: il progetto, volto alla realizzazione di un portale internet aziendale di tipo Enterprise, è suddiviso in due sottoprogetti che confluiranno in un unico sistema ("portale interno" e "portale esterno").

- realizzazione Protocollo/Gestione Documentale: il progetto prevedeva l'installazione di un sistema automatizzato di protocollo, con numerazione unica per tutta l'Enav. Successivamente è stato integrato con un sistema di gestione documentale che consente la memorizzazione di tutti i documenti, inclusi quelli non protocollati, con possibilità di creare faldoni virtuali e di scambio delle pratiche fra tutte le sedi aziendali.

Piano attività 2005.

- realizzazione della Server Consolidation: il progetto nasce dalla necessità di consolidare l'attuale infrastruttura elaborativa nel suo complesso, affinché si possano raggiungere adeguate performance per le nuove applicazioni WEB, garantire la sicurezza dei dati ed aumentare i servizi di rete fruibili dagli utenti Enav. Tale programma, sviluppato in fasi, vedrà nel 2005 l'avvio per le sedi di Roma Direzione Centrale, Brindisi, Milano Linate, Padova e Roma Ciampino.

- realizzazione di Local Area Network (LAN) presso gli uffici degli ACC di Roma Ciampino, Brindisi, Milano Linate e Padova, per

obsolescenza dell'attuale struttura trasmissiva locale e per garantire che il processo tecnologico avviato in Enav sia portato a buon fine.

- realizzazione della Banca Dati Meteo (BDM): consentirà all'Enav di tutelare il patrimonio di dati meteorologici aziendali e di renderli prontamente disponibili a diversi gradi di elaborazione.

- realizzazione del progetto di Workflow Management, con l'obiettivo di automatizzare una parte o l'intero processo aziendale dove documenti, informazioni e compiti vengono passati da un utente ad un altro per azioni successive seguendo un determinato insieme di regole.
  I benefici immediati che tale implementazione dovrebbe offrire sono: riduzione dei costi operativi, aumento della produttività, miglioramento delle comunicazioni e supporto manageriale e decisionale.

- realizzazione del progetto ERP (3^ fase): la fase di implementazione consisterà nell'adattamento del sistema ERP Oracle Applications 11.5.9 alla realtà aziendale analizzata e nella verifica del soddisfacimento degli utenti finali.

- realizzazione del progetto Enterprise Data Warehouse (EDW 2^ fase): darà continuità alla prima fase con l'obiettivo di individuare i nuovi sistemi alimentanti.

- realizzazione del progetto Disaster Recovery: rappresenta uno dei principali obiettivi del Sistema Informativo Gestionale per il 2005.
- La relazione illustrativa sottolinea come l'identificazione della soluzione ottimale alle problematiche di Disaster Recovery richiede una corretta analisi dei costi e benefici, attraverso un piano che definisce gli obiettivi principali in termini di dati da salvaguardare e la conseguente stesura di un Disaster Recovery Plan.
- realizzazione di un sistema di gestione dei flussi della documentazione secondo le norme UNI-EN-ISO 9001:2000: in particolare, il sistema di gestione dovrà considerare il flusso di documentazione, sia operativa che amministrativa per tutte le Funzioni e le sedi dell'Enav, che costituisce la prima fase delle attività necessarie al raggiungimento della certificazione ISO.

6– La contabilità analitica, il budget e il controllo di gestione

a) – Contabilità analitica

La contabilità analitica di Enav, al momento dell'insediamento dell'attuale CdA (Maggio 2003) risultava strutturata per centro di costo e "codice progetto".

I centri di costo non risultavano aggiornati con le Funzioni operanti a livello organizzativo. Tale situazione era determinata in parte da carenze gestionali e in parte dai legami vincolanti in termini di sistema informativo (gestione dell'impegnato e del consuntivo). I codici progetto (conti di contabilità analitica) risultavano legati a conti di contabilità generale e tendevano a

sopperire, nei contenuti, alla carenza del sistema globale, individuando la destinazione del costo in luogo della natura analitica. La destinazione in termini di servizio prodotto (rotta, terminale e business complementari) non risultava alimentata e nella stessa situazione si trovavano sia il costo del personale che gli ammortamenti per centro di costo.

Pertanto l'informazione risultava non significativa sotto il profilo gestionale.

Sulla base della situazione descritta, il management di Enav ha provveduto quantomeno a fornire ai centri di costo un'informazione *on line* sulla situazione di loro competenza attraverso l'implementazione di una funzione di Oracle.

Nel corso dell'esercizio 2004 sono state definite le specifiche funzionali per il sistema di contabilità analitica che permetteranno di alimentare il sistema informativo per tutte le sue componenti di costo nelle tre dimensioni caratteristiche della contabilità analitica, vale a dire tipo di costo, centro di costo e servizio/attività.

C'è da sottolineare che il controllo sul budget economico veniva effettuato mediante il confronto tra lo stesso con l'impegnabile (indipendentemente dalla durata dell'impegno: veniva cioè assunta come posta passiva l'intero importo necessario ad adempiere l'obbligazione contrattuale anche nei casi di debito pluriennale a scadenza in successivi esercizi finanziari) attivando di conseguenza le procedure per la gestione degli extra-budget e dei trasferimenti. Tale comportamento anomalo derivava probabilmente dal mantenimento dei principi di contabilità finanziaria per l'impegnato e della contabilità economica per il budget.

Il nuovo sistema è incentrato su un confronto omogeneo budget/impegnato di competenza anche ai fini del controllo di budget. L'impegnato di competenza permette di calendarizzare gli impegni secondo

la previsione della data di consegna e, pertanto, rende omogeneo il confronto con il budget che segue anch'esso il principio di competenza.

Il controllo riguarderà anche i costi del personale permettendo il suo costante monitoraggio a livello aziendale e per Funzione sia in termini di avanzamento del costo che delle componenti contrattuali specifiche (ad esempio ore aggiuntive e straordinari).

Tale impostazione ha determinato la esigenza della rivisitazione dei "processi alimentanti" sia in termini di flusso sia in termini di qualità informativa necessaria sotto il profilo gestionale.

Il sistema, in fase di progettazione, permetterà anche la rilevazione dei costi e dei ricavi per servizio/prodotto mediante l'imputazione diretta dei costi e successivi "ribaltamenti" a livello di Funzione di supporto e Funzioni centrali.

Infine, per semplificare l'imputazione di contabilità analitica, è stato definito in concorso con le Funzioni Amministrazione/Finanza e Budget/Controllo Operativo un Piano dei conti unico.

b) Il Budget

Il budget di esercizio veniva elaborato in base ad una procedura che si poneva l'obiettivo prevalente di raccogliere le informazioni dei costi dalle Funzioni aziendali. A corredo di tali informazioni veniva prodotta una situazione relativa al Piano Investimenti . Il processo di budget si concludeva successivamente alla determinazione tariffaria da applicare per l'esercizio.

La procedura di budget, inoltre, non prevedeva alcuna rilevazione degli investimenti la cui entrata in funzione era prevista nell'esercizio né la

rilevazione dei costi di ricerca né la rilevazione del magazzino a quantità e valore.

Nel corso del 2004 sono state elaborate complessivamente due edizioni di budget relative al 2004 ed il budget 2005.

Nella procedura di budget è stata introdotta la previsione dell'entrata in funzione degli investimenti, dell'assorbimento dei contributi comunitari sui finanziamenti agli investimenti (PON), della previsione della movimentazione del magazzino a quantità e a valore e i costi di ricerca.

In particolare, la previsione degli investimenti ha richiesto l'impostazione e la gestione di un sistema di "controllo progetti" per la pianificazione dell'attività sotto il profilo tecnico-economico che permetta la determinazione del valore e dei tempi degli investimenti realizzati.

Tale informazione, completata con gli ammortamenti sulle immobilizzazioni, già in portafoglio, permette la determinazione degli ammortamenti di periodo che costituiscono una componente di costo rilevante nelle tariffe di rotta e di terminale.

La formulazione del budget 2005 è avvenuta tramite un approccio top-down che tiene conto dell'obiettivo di efficienza del 2% sulla base dei costi di gestione del 2004 (tale tasso di efficienza risulta in linea con l'obiettivo tariffario inserito nel "contratto di programma").

c) Il controllo di gestione

L'attività svolta nel 2004 si è incentrata nella ridefinizione delle procedure (in particolare approvvigionamenti e personale) al fine di determinare le condizioni necessarie per una corretta alimentazione del sistema di controllo.

In termini di sviluppo, sono stati individuati gli strumenti tecnici gestionali, attualmente in fase di implementazione, che permetteranno di iniziare un'attività di reale controllo della gestione.

Altro elemento fondamentale per lo sviluppo del sistema di controllo è la corretta e tempestiva alimentazione del Sistema Informativo Gestionale. L'alimentazione continua del Sistema Gestionale permette, infatti, di effettuare tutte le analisi necessarie, dalla singola Funzione alle politiche tariffarie, individuando in modo preventivo le azioni utili per la eventuale correzione di trend anomali.

Nel corso del 2004, in assenza di un sistema contabile continuo ed affidabile, il controllo di gestione ha usato lo strumento della revisione di budget al fine di affinare in corso d'anno le previsioni iniziali.

In prospettiva, l'obiettivo è di sviluppare un *Tableau de Bord*[15] che comprenda i parametri fondamentali di governo, in termini di indicatori operativi (qualità e sicurezza), in termini tecnici (project management) e in termini economici (costi , investimenti e volumi di traffico).

Tale strumento, prodotto con periodicità, dovrebbe permettere alla direzione aziendale di avere sotto controllo l'andamento gestionale e di individuare le opportune azioni correttive.

[15] Il Tableau de Bord è una tecnica di misurazione del valore sviluppata in Francia negli anni sessanta. L'applicazione di tale strumento presuppone l'identificazione delle variabili chiave che spiegano i risultati delle performance aziendali, dei fattori controllabili dai responsabili di area per influenzare le medesimi variabili e degli indicatori che consentono di valutare l'impatto delle singole azioni sui risultati finali. Si tratta di parametri fisico-tecnici che misurano le determinanti dei risultati economico-finanziari. Il sistema di reporting configurato nel Tableau de Bord è associato, metaforicamente, al cruscotto di un'autovettura (tale è, infatti, il significato letterale del termine) poiché segnala, all'alta direzione, se l'azienda si sta muovendo nella traiettoria indicata nei tempi e nei modi predefiniti.

7 – La partecipazione nel Consorzio SICTA

Nell'ambito dell'attività istituzionale di controllo sull'Enav il Magistrato della Corte dei conti ha esteso talune analisi sulla gestione del Consorzio Sicta, anche per la sua rilevante incidenza sulla qualità e sicurezza del servizio reso dalla stessa Enav.

Il SICTA – Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo – nato nell'ambito dei contratti di ricerca in sostegno all'occupazione nel Mezzogiorno, è un Consorzio con sede attuale a Napoli (Aeroporto di Capodichino) e fino al 31 dicembre 2004 a Giugliano (NA), costituito il 6/12/93 con l'obiettivo di colmare, nel campo della ricerca e sperimentazione pre-operativa ATC[16], un vuoto fortemente sentito dalle due Consorziate: ENAV ed AMS.

Negli anni, il Consorzio ha svolto molteplici attività in collaborazione con altri importanti Enti di Ricerca operanti in Europea maturando solide conoscenze nel campo dello sviluppo e sperimentazione di innovazioni tecnologiche dei sistemi CNS/ATM[17].

Il Consorzio attualmente possiede il Know-how necessario per rispondere con competenza alle richieste di definizione di nuove funzionalità, di sviluppo di prototipi pre-operativi, di simulazioni per l'ottimizzazione di progetti di ristrutturazioni di spazi aerei[18] e/o centri di controllo[19] e/o di integrazione di nuove funzioni/procedure[20].

---

[16] Air Traffic Control: Controllo del Taffico Aereo.

[17] Communication Navigation Surveillance/Air Traffic Management : acronimo usato per definire l'innovazione operativa e/o funzionale legata al mondo del controllo del traffico aereo.

[18] Dal punto di vista del traffico aereo "il cielo" viene diviso in spazi omogenei chiamati appunto "spazi aerei" la cui configurazione viene costantemente aggiornata sulla base di molteplici esigenze (incremento di capacità, nuove tecnologie, ecc.).

[19] I Centri di Controllo sono i luoghi dove, attraverso le tecnologie disponibili (stazioni radar, ecc.), il controllore gestisce gli spazi aerei e la loro occupazione.

Fondo, Quote Consortili ed Organi Statutari

Il Fondo Consortile pari a 1.032.913,76 di Euro è stato versato per:

- il 60% dall'ENAV.
- Il 40% dall'Alenia Marconi Systems SpA

Gli Organi rappresentativi ed operativi previsti dallo Statuto del Consorzio sono:

- Assemblea dei Consorziati
- Comitato Direttivo composto da cinque membri, tre sono designati dall'ENAV e due da AMS.
- Direttore

Personale

Al 1° gennaio 2005 nel SICTA, oltre al Direttore, operano n. 32 unità di cui:

- n. 2 distaccati da AMS;
- n. 24 impiegati diretti dipendenti del Consorzio con contratti definitivi;
- n. 6 impiegati con contratto a progetto della durata di un anno;

[20] Le procedure ATC sono la composizione delle rotte aeree (le vie su cui si muovono gli aerei) e le modalità con cui essi navigano (verso di percorrenza, velocità, ecc.).

Di questi: 25 sono laureati, 3 sono in possesso di "laurea breve", 4 sono diplomati.

Per quanto riguarda più specificamente l'aspetto economico-finanziario della gestione di Sicta, si riportano nei prospetti in calce i dati dei bilanci degli ultimi sei esercizi raggruppati per macrovoci.

Dall'esame della serie storica degli stati patrimoniali riportati per le voci di maggiore significatività gestionale risulta evidente il progressivo netto assorbimento delle disponibilità liquide. Se tale aspetto potrebbe essere contabilmente apprezzato in un bilancio che mostrasse un aumento delle immobilizzazioni, cioè dell'utilizzazione di risorse finanziarie per investimenti, nel bilancio di Sicta, ove le immobilizzazioni mostrano invece un lento ma deciso decremento, la riduzione di liquidità è un sintomo di difficoltà ad accumulare flussi finanziari a causa della discrasia temporale fra l'acquisizione dei ricavi provenienti dalla realizzazione delle commesse (progetti) e i costi costanti e generali di bilancio, con ripercussioni sull'indebitamento.

Ciò è confermato dal saldo finanziario netto che, fino all'esercizio 2001, si presentava negativo, dato l'alto livello raggiunto dai debiti (di *funzionamento, in investimenti tecnologici*). Il *trend* è decisamente cambiato negli ultimi tre esercizi, con forte prevalenza dei crediti: ciò porta ad una variazione patrimoniale positiva ma ad una disponibilità di cassa ridotta dovuta all'incertezza temporale dell'effettivo rientro dei crediti stessi.

L'analisi del conto economico degli ultimi sei esercizi di Sicta rivela un valore dei ricavi su livelli consolidati, ma anche un costante aumento del costo della produzione (sul quale incide soprattutto quello

del personale) con riflessi negativi sul margine operativo e sull'utile di esercizio.

Per un Consorzio che ha come oggetto sociale lo sviluppo della ricerca applicata senza scopo di lucro, l'utile di esercizio non deve certo costituire una finalità, ma è assolutamente necessario evitare una caduta del livello delle commesse al fine di garantire la continuità dell'equilibrio di bilancio.

STATO PATRIMONIALE Euro

SERIE STORICA	2004	2003	2002	2001	2000	1999
ATTIVO						
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	54.581,68	71.652,40	85.469,11	117.764,63	68.042,80	90.151,20
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	142.292,00	162.943,88	221.591,53	268.420,21	178.558,87	206.088,79
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	196.873,68	234.596,28	307.060,64	386.184,84	246.601,76	296.239,99
ATTIVO CIRCOLANTE						
RIMANENZE	795.871,00	570.811,19	622.748,00	733.885,25	1.142.919,12	592.892,52
CREDITI ENTRO L'ANNO	1.821.236,78	2.155.773,04	1.638.244,37	1.242.477,04	1.699.400,47	1.509.833,30
CREDITI OLTRE L'ANNO	972,49	972,49	972,49	104.408,75	127.054,43	713.029,08
DISPONIBILITA' LIQUIDE	2.393,27	76.162,85	272.261,27	448.526,96	300.881,45	466.072,61
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	2.620.473,54	2.803.719,57	2.534.226,13	1.795.412,75	2.127.786,35	3.281.827,52
TOTALE ATTIVO	2.850.213,72	3.063.809,91	2.865.565,42	2.949.813,63	3.521.660,43	3.580.362,68
PASSIVO						
DEBITI ENTRO L'ANNO	1.425.070,65	1.620.827,99	1.102.786,53	1.647.509,99	1.765.653,36	1.475.837,63
DEBITI OLTRE L'ANNO	0	0	352.633,15	636.176,25	1.173.803,15	1.495.656,44
TOTALE DEBITI	1.425.070,65	1.620.827,99	1.455.419,68	2.283.686,24	2.939.456,51	3.580.362,68

CONTO ECONOMICO Euro

VALORE DELLA PRODUZIONE	2004	2003	2002	2001	2000	1999
RICAVI	1.641.593,33	1.548.642,42	1.315.333,52	1.512.044,70	731.724,83	826.880,69
CONTRIBUTI	201.038,78	549.899,37	948.870,41	996.529,41	156.486,44	146.185,64
A)TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	2.230.647,13	2.046.604,98	2.152.970,68	2.099.540,24	1.615.041,28	1.955.988,26
COSTI DELLA PRODUZIONE						
SERVIZI	775.866,53	895.203,80	878.894,69	967.477,29	722.418,58	920.291,13
SALARI E STIPENDI	879.478,09	688.576,62	641.433,65	544.177,29	409.508,98	449.488,99
AMMORTAMENTI IMMATERIALI	46.376,79	42.696,33	55.376,31	50.768,86	44.304,51	45.273,62
AMMORTAMENTI MATERIALI	71.313,24	72.695,76	74.187,73	74.421,52	92.194,81	81.885,04
B)TOTALE COSTO DELLA PRODUZIONE	2.132.316,74	1.913.431,17	1.873.991,88	1.821.151,50	1.407.827,80	1.624.980,79
DIFFERENZA A – B	98.330,39	133.173,81	279.074,80	278.388,74	207.213,48	331.007,47
UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE	67.000,00	128.201,53	260.306,85	126.468,07	40.267,11	41.512,28
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	0	42.201,53	101.906,85	85.151,52	0	0

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il terzo e, in misura ancora maggiore, il quarto esercizio finanziario di Enav, nella veste giuridica di società per azioni, sono stati contrassegnati dal completamento e consolidamento del passaggio da ente pubblico economico a soggetto imprenditoriale gestito secondo principi e metodologie prevalentemente privatistiche.

Dal momento della sua trasformazione in SpA (1° gennaio 2001), né il primo Consiglio di Amministrazione, invischiatosi in una improduttiva conflittualità (e travolto dalla tragedia di Linate), né la gestione dell'Amministratore Unico subentrato dal 9 marzo 2002, dominata da un accentramento decisionale privo di solide strategie manageriali, erano riusciti a conferire ad Enav un assetto organizzativo adeguato ai canoni gestionali privatistici che il legislatore aveva voluto riconoscere ad Enav, con la trasformazione in SpA, per il raggiungimento dell'oggetto sociale che costituisce un "servizio pubblico essenziale". Perché, è bene ribadirlo, Enav SpA, al di là del *nomen iuris,* rimane, per l'oggetto sociale di assoluta rilevanza pubblica e per la ridotta area di rischio imprenditoriale, un'impresa a totale partecipazione statale[21].

Primo passo della auspicata concreta trasformazione aziendale era la riorganizzazione tecnico-amministrativa. Questa è avvenuta in due momenti distinti: la ridefinizione della "macrostruttura", prima, e la messa a punto della "microstruttura", poi.

[21] Con una significativa espressione, alla quale si ritiene di poter aderire, il Presidente del CdA, nella audizione del 25.2.2005 di fronte alla V Commissione Bilancio della Camera, ha definito Enav come una "azienda istituzionale".

L'Area Tecnico-Operativa ha subito una profonda opera di ristrutturazione, soprattutto nel comparto tecnico, settore nel quale si erano manifestate nel passato insidiose lacune nella pianificazione e progettazione degli interventi e nella cura delle applicazioni tecnologiche.

Nell'Area Amministrativa, invece, il ridisegno è avvenuto, in alcuni casi, con una eccessiva frammentazione di funzioni, e conseguente diluizione delle competenze, che hanno richiesto coperture di nuove posizioni dirigenziali, non sempre indispensabili, contribuendo al sensibile incremento del costo del personale. Una eventuale futura rivisitazione dell'organigramma societario dovrebbe prendere in considerazione una più funzionale concentrazione delle sue strutture amministrative, una più razionale distribuzione delle risorse umane che tenga conto delle specifiche professionalità individuali e una più equa assegnazione dei carichi di lavoro, come emerge anche dalle risultanze dell'Internal Audit.

Nell'Area Amministrativa, peraltro, urge l'introduzione di una più puntuale normativa che regolamenti gli aspetti procedurali (e, in particolare quelli esecutivi) dei contratti di appalto di lavori - che la legge-quadro (l.n. 109/94) e il regolamento (d.P.R. 554/99) riconoscono all'autonomia degli specifici settori - e che, più in generale per tutta la materia contrattuale, preveda una migliore standardizzazione dei capitolati e più stringenti norme nella fase esecutiva e nella tempistica della registrazione amministrativo-contabile delle varie fasi di cui l'attività negoziale si compone.

La definizione della "microstruttura" ha subito un ritardo eccessivo, essendo stata perfezionata a distanza di più di un anno dalla nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione. E' certamente plausibile che il management necessiti di tempi non brevi per prendere

una più precisa cognizione delle necessità strutturali dell'Azienda e per approntare un'adeguata riorganizzazione coerente con le linee guida del proprio programma imprenditoriale, ma nell'arco di tempo occorso per ristrutturare le singole Unità Organizzative (rectius, Funzioni) era ragionevole attendersi anche la conclusione del processo di valutazione dei corrispondenti carichi di lavoro, di una più funzionale riallocazione del personale nelle varie strutture amministrative e della "pesatura" delle posizioni dirigenziali.

Non c'è dubbio che i cambiamenti più significativi del nuovo modello organizzativo - e cioè la rimodulazione del decentramento amministrativo-gestionale, il rafforzamento delle procedure di valutazione nelle acquisizioni delle tecnologie strumentali e l'introduzione di un efficiente sistema di *internal auditing* - siano aspetti di forte valorizzazione dell'apparato operativo, ma l'efficientamento di un'azienda passa necessariamente attraverso la creazione di *team* tecnico-amministrativi di altissima professionalità e indiscusso affidamento, dipende cioè dalla crescita del patrimonio delle risorse umane.

Sotto quest'ultimo profilo, l'attuale management ha gettato le basi per il raggiungimento di un rapporto con il personale che valorizzi le professionalità e miri a garantire l'equità nelle opportunità di miglioramento dei livelli professionali e retributivi di ciascuno.

La conclusione dell'Accordo contrattuale (del personale non dirigente) costituisce un punto di partenza, più che di arrivo, per la formazione di uno staff già di elevata professionalità ma necessariamente destinatario di continui aggiornamenti e adattamenti (specie il personale operativo) ai sempre più sofisticati sistemi tecnologici su cui si fonda la sicurezza della navigazione aerea.

Il miglioramento dei rapporti fra i vertici di Enav e le Organizzazioni sindacali, fortemente e responsabilmente voluto da entrambe le parti con la stipula dell'Accordo, dovrebbe essere utilizzato per rafforzare l'intendimento comune di offrire un patrimonio di risorse umane ancora più competitivo di quanto non lo sia già ora. La strada da seguire per la realizzazione di questo fine è certamente la formazione continua alla quale, coerentemente, il nuovo CCNL dà speciale rilievo. Ma non trascurabile è, soprattutto nell'Area Amministrativa, una "riallocazione" del personale secondo i livelli professionali, attitudinali e di conoscenza specifica individuale che premi le aspettative dei singoli secondo principi di merito. Sotto questo aspetto c'è ancora molto da fare: è importante, peraltro, che l'Accordo abbia previsto la fissazione di regole per l'accesso, le promozioni, la progressione economica dei dipendenti, che, peraltro, non risultano ancora concordate.

La missione di Enav, come più volte sottolineato, è quella di offrire un sempre più perfezionato servizio di assistenza alla navigazione aerea: la realizzazione di tale finalità è direttamente proporzionale al patrimonio di risorse umane e materiali di cui è in grado di dotarsi.

Sul versante delle risorse umane, il già citato Accordo quadro siglato da Enav e le Organizzazioni sindacali appare potenzialmente adeguato a riportare - come detto - serenità e, soprattutto, certezza giuridica nei reciproci rapporti, comprovata dalla riduzione del ricorso all'astensione dal lavoro a sole 20 ore nel 2004, contro le 28 ore del 2003 e le 88 del 2002, con forti riflessi positivi sui costi aziendali e sull'utenza. Alla soluzione satisfattoria della parte economica si è accompagnata la definizione di un programma di formazione per l'aggiornamento professionale, con particolare riguardo alla categoria

dei controllori di volo. L'investimento sulla formazione è stato fatto ponendo attenzione sia alla necessità dell'approfondimento della lingua inglese sia ai nuovi percorsi di "on job training" previsti per le abilitazioni del personale CTA (controllori traffico aereo): il tutto seguendo le nuove metodologie offerte dalle procedure dei *proficiency check,* che certificano i risultati conseguiti.

Ma l'accordo più significativo, dal punto di vista operativo, è stato certamente raggiunto nella definizione dell'orario di lavoro dei controllori di volo con la disponibilità di questi ad un impegno lavorativo superiore. Per effetto di tale disponibilità - che, peraltro, non può non avere effetti incrementativi del costo del lavoro - la Società sarà in grado di programmare la copertura dei turni anche negli aeroporti a maggiore intensità di traffico, riappropriandosi della indispensabile autonomia organizzativa ed operativa, senza dover più sostenere onerose e defatiganti trattative sindacali al fine di poter regolarizzare la flessibilità del lavoro a garanzia della continuità del servizio del singolo impianto.

Sul versante delle acquisizioni dei beni strumentali e l'ammodernamento delle infrastrutture, il nuovo CdA ha dato un deciso impulso agli investimenti, vuoi decidendo, nel corso del 2003, gli interventi prioritari, che i ritardi della precedente amministrazione avevano reso oltremodo urgenti, vuoi approvando un piano programmatico per il periodo 2004-2006 di ingente impegno finanziario nel quale spiccano le realizzazioni dei progetti "Fall Back" e "Disaster Recovery". Il primo, capace di garantire la continuità del servizio del controllo della navigazione aerea anche nei casi di improvviso black-out (come avvenuto nel 2004 allo scalo di Linate); il secondo, di attivare automaticamente, sempre ai fini di assicurare il servizio di assistenza aerea, strumenti alternativi ai siti sensibili

"colpiti" da azioni esterne ostili (atti terroristici) o eventi naturali (terremoti, incendi, etc.).

La sicurezza del controllo della navigazione aerea necessita non solo di investimenti in grado di assicurare la perfetta funzionalità di impianti e sistemi di avanzata tecnologia, ma anche di un'attività di conduzione e manutenzione degli stessi affidata a personale di alta esperienza e specializzazione. Questo compito, da decenni espletato da Vitrociset SpA, avrebbe dovuto – anche secondo le direttive parlamentari – essere gradualmente internalizzato, in tutto o in parte, riducendo i costi di un contratto di non trascurabile onerosità. Onerosità che già il primo CdA di Enav SpA (2001) aveva tentato di contenere avviando l'installazione di un Sistema di Telesorveglianza Nazionale (STN), che avrebbe dovuto produrre un deciso taglio di personale presente sui siti sensibili e, conseguentemente, dei costi del contratto di manutenzione degli impianti.

Il nuovo CdA si è reso conto che la posizione di monopolio contrattuale di Vitrociset conservata per tutti questi anni (che, peraltro, ha offerto valide controprestazioni operative) derivava (e deriva) dal fatto che la stessa possiede (o detiene quale licenziataria) i c.d. codici sorgente dei sistemi applicativi, uniti ad un know-how di valore assoluto, senza i quali nessun altro soggetto (eventualmente aggiudicatario di una procedura ad evidenza pubblica) potrebbe operare - con pari livelli qualitativi - nella conduzione e manutenzione dei sistemi integrati di assistenza al volo. Per i "codici sorgente" in particolare, non si può non rilevare l'operato degli amministratori che, a partire dai sottoscrittori dell'originario contratto con Vitrociset, non li avevano fatti esplicitamente inserire fra le clausole negoziali quale oggetto di acquisizione. Una volta diventatane contrattualmente titolare, infatti, Enav avrebbe potuto utilizzarli direttamente o

temporaneamente affidarli ad un diverso contraente, scelto secondo i principi concorrenziali.

Opportuna è stata, pertanto, la decisione del CdA – in ossequio, peraltro, all'orientamento del Parlamento espresso dalle competenti Commissioni di Camera e Senato al momento della trasformazione di Enav in SpA, ma mai seguito in passato – di restituire il contenuto e l'operatività del "contratto Vitrociset" alle regole del mercato e della libera concorrenza, per la parte di esso che, non condizionata dalla mancanza di titolarità e/o disponibilità dei "codici sorgente", poteva essere oggetto di affidamento attraverso la procedura concorsuale e definendo, invece, per la parte di "monopolio" Vitrociset le linee operative per un processo di graduale "internalizzazione".

La successiva evoluzione del rapporto Enav-Vitrociset, imperniato sulla prospettiva di acquisizione del ramo di azienda interessato dall'operatività del contratto attualmente in vigore fra le due Società, non ha ancora trovato una sua definizione.

E' stato sottolineato, anche nella precedente Relazione 2001-2002, come la peculiarità di Enav risieda nel fatto che la sua attività di servizio pubblico essenziale, proprio per la rilevanza dell'interesse protetto, è svincolata da finalità di mero profitto ed è salvaguardata, in termini di equilibrio di bilancio, dal sistema di copertura dei costi sostenuti (*cost recovery*), che vengono riversati nelle tariffe pagate dai vettori aerei.

L'effetto di "equilibrio di bilancio garantito" insito in tale sistema, su cui potrà incidere l'introduzione del *cost-cap*, riduce fortemente nel management la tensione imprenditoriale dell'assunzione di decisioni finalizzate alla creazione di un maggior valore aziendale e di una più elevata remunerazione del capitale.

L'azione del management deve concentrarsi, conseguentemente, su una politica di investimenti che privilegi l'ammodernamento tecnologico degli impianti e dei sistemi integrati secondo una scelta prioritaria fondata su valutazioni prettamente tecniche e coerenti con le compatibilità di bilancio. Ecco, allora, che le decisioni manageriali, ma si può dire l'intera azione dei vertici aziendali, dovrebbe essere tesa a comporre una prospettiva finanziaria che è solo apparentemente contraddittoria: aumentare, cioè, gli investimenti mantenendo l'equilibrio di bilancio e contenendo i livelli delle tariffe. La quadratura del cerchio è, invece, possibile in uno scenario economico di aumento dei ricavi, derivanti dall'incremento delle unità di servizio prestate dalla Società (in pratica, dall'aumento del traffico aereo) cui far corrispondere la riduzione o il contenimento delle spese attraverso un'oculata politica dei costi sostenuta da un efficiente controllo di gestione.

E' indubbio, peraltro, che i maggiori impegni finanziari della Società derivanti anche dal preannunciato passaggio di un rilevante numero di aeroporti da militari a civili - con la conseguente necessità di investimenti in apparati tecnologici ed infrastrutture di cui i predetti impianti dovranno essere dotati - non possono poggiare solo su risorse autonome.

Si è visto come agli investimenti il nuovo Consiglio di Amministrazione abbia dato una decisa accelerazione.

Le risultanze di bilancio degli esercizi finanziari 2003 e 2004 mostrano un confortante equilibrio economico-finanziario che consente alla Società di affrontare, grazie ad un solido livello di *cash-flow*, gli impegni finanziari futuri caratterizzati da una forte politica di investimenti. Non mancano, peraltro, sintomi di preoccupazione in ordine all'ammontare dei ricavi derivanti dal *core business* delle

prestazioni di assistenza alla navigazione, che registrano nel 2004 una leggera flessione. Se il *trend* congiunturale dei livelli del traffico aereo non positivo per Enav si consolidasse, la politica di contenimento della misura delle tariffe – realizzata in virtù del ricorso allo speciale fondo appostato in bilancio ma in via di esaurimento – non potrebbe essere più perseguita a fronte di costi di gestione difficilmente comprimibili. In tale negativa evenienza, potrebbe porsi l'esigenza di una ponderata rivalutazione della politica tariffaria, con particolare riguardo a quella di terminale, atteso che quelle di Enav risultano essere le tariffe più basse fra quelle praticate dai grandi *providers* europei (se si eccettua quella di rotta della Francia, leggermente inferiore).

La eventuale rivisitazione della politica tariffaria non può, peraltro, esimere il management di Enav dal percorrere una sana politica di contenimento dei costi e di efficientamento di gestione che lo stesso "contratto di programma" gli impone. Consapevoli di ciò, i vertici della Società hanno costituito un apposito "Comitato Costi" con "l'obiettivo di sovrintendere ed assicurare la messa in atto di tutte le azioni necessarie alla razionalizzazione e al contenimento dei costi aziendali".

Sul controllo della politica di bilancio è auspicabile attendersi nei prossimi esercizi finanziari l'influenza pregnante dell'introduzione della contabilità analitica e del controllo di gestione.

Entrambi i predetti strumenti di controllo e valutazione dell'andamento economico-finanziario aziendale hanno registrato un forte impegno attuativo nel corso del 2004, ma perché possano offrire un valido ausilio alle decisioni è necessario che essi siano accompagnati dalla realizzazione del programma di ammodernamento e implementazione del sistema informativo gestionale.

Alle decisioni manageriali in materia di organizzazione aziendale, di revisione delle procedure interne che presiedono la filiera dell'attività contrattuale, di corretta applicazione della normativa (comunitaria e nazionale) che regola i contratti ad evidenza pubblica, di individuazione di aree operative di rischio amministrativo-contabile, hanno, invece, dato un notevole contributo valutativo, per l'adozione delle consequenziali iniziative correttive, le relazioni dell'Internal Audit relative agli esercizi 2003 e 2004 che hanno mostrato un approccio metodologico e risultati di assoluto rilievo.

A conclusione dell'analisi fin qui compiuta, il giudizio sulla gestione di Enav per gli anni 2003 e 2004 può essere espresso in termini decisamente positivi.

Dopo due esercizi finanziari caratterizzati, sia nella forma di *governance* collegiale che in quella monocratica, dalla mancanza di una chiara strategia imprenditoriale di crescita della Società, il nuovo Consiglio di Amministrazione, nominato il 9 maggio 2003, ha saputo porre le basi per la realizzazione di una struttura organizzativa, operativa e tecnico-amministrativa, di cui ogni moderna azienda (e specialmente quella che, come Enav, svolge un servizio pubblico essenziale), dovrebbe dotarsi. La riorganizzazione della Società - peraltro ancora suscettibile di perfezionamenti - ha toccato i punti nevralgici della sua attività istituzionale, con particolare riguardo al settore portante di Enav, che è quello operativo dei centri di assistenza al volo, introducendo una nuova distribuzione territoriale delle competenze e delle responsabilità di coordinamento, e al settore tecnico, istituendo la nuova struttura dell'Area Tecnica.

Ma le tappe più significative della gestione dell'attuale CdA che hanno accompagnato e favorito il processo riorganizzativo di Enav, gettando le basi per un futuro di sviluppo e di garanzia di sicurezza, sono

state essenzialmente due: la sottoscrizione dei nuovi CCNL e l'approvazione dei piani di investimento 2003-2004 e 2004-2006. Il management ha cioè incisivamente operato sul fattore-risorse umane e il fattore-beni strumentali, che sono i cardini per la realizzazione della missione della Società, con una visione strategica chiara e coerente.

Dopo gli esercizi finanziari 2003 e 2004 può ragionevolmente affermarsi che Enav si è avvicinata sensibilmente al modello strutturale e funzionale al quale la sua trasformazione in SpA era preordinata.

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AMS	Alenia Marconi System
ANSP	Aeronautical National Service Providers
AOIS	Automated Operational Information System
APP	Approach Controll Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o Ufficio di controllo di avvicinamento
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service – Servizi del traffico aereo; comprendono ATC, FIS, AIS, ALS, etc.
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
CE	Commissione Europea
CNS	Comunicazioni Navigazione Sorveglianza
COTS	Commercial Off The Shelf
CWP	Controller Working Position
EGNOS System	European Geostationary Navigation Overlay
EATMN	European Air Traffic Management Network
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ESA	European Space Agency
EUROCONTROL	Organizzazione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea

FBS	Fall Back System
FDP	Flight Data Processing
FIR	Flight Information Region – Regione informazioni volo
FL	Flight Level
IANS	Institute Air Navigation Services
IPR	Intellectual Property Rights
GATE TO GATE	da cancello di partenza a cancello di arrivo
GNSS	Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare
ICAO	International Civil Aviation Organizzation – Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
ILS	Instrument Landing Sistem – Sistema di atterraggio strumentale
MCC	Master Control Centre
MRT	Multi Radar Tracking
NDB	Non drirectional radio beacon
OLDI	On Line Data Interchange
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RDP	Radar Data Processing
RF	Radiofrequenze
STN	Sistema di Telegestione Nazionale

SW	Software
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d'aeroporto
UIR	Upper Information Region
VHF	Very high frequency
VOR	VHF Omnidirectional radio Range – Radiosentiero omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private Network

PAGINA BIANCA

ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO
(ENAV Spa)

ESERCIZIO 2003

PAGINA BIANCA

RELAZIONE AMMINISTRATIVA

PAGINA BIANCA

ENAV S.p.A.

Bilancio al 31 Dicembre 2003

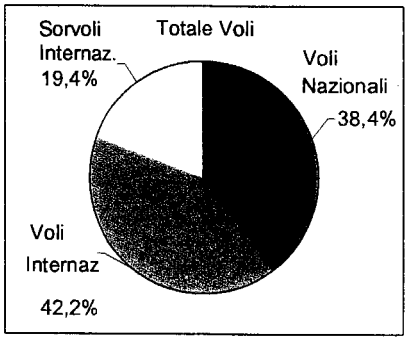
Relazione sulla gestione

1 - Il traffico nello spazio aereo italiano

Nel corso del 2003 lo spazio aereo italiano è stato interessato da circa 1 milione e 700 mila voli (di cui circa 663 mila nazionali, 711 mila internazionali da e per l'Italia e 327 mila sorvoli), a cui ENAV ha fornito l'assistenza sia in sorvolo che in terminale. Il 77,5% del suddetto traffico è stato effettuato da aeromobili assistiti secondo le procedure *Instrumental Flight Rule* (IFR), mentre la rimanente quota (22,5%) 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 che supera di poco il 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 38,4% del totale) e "Voli Internazionali" (partenze o arrivi sugli aeroporti italiani in collegamento con altri paesi, corrispondenti al 42,2% del totale dei voli).

1.1 - Traffico in rotta

Il traffico in rotta costituito dai voli nazionali (circa 663.000) è dovuto principalmente ai collegamenti tra gli aeroporti di Roma e quelli di Milano (circa n. 36mila voli nel 2003) e tra questi due sistemi aeroportuali e gli altri scali italiani (in particolare fra Roma - Catania, Roma – Palermo e fra Milano - Catania, con una media di oltre 12mila voli annui per ciascuna tratta).

Il traffico in rotta originato dai voli internazionali (circa 711.000) interessa in maniera preponderante i collegamenti fra l'Italia ed i Paesi dell'Unione Europea (con 527.546 voli, corrispondente al 74% del totale dei voli internazionali), in particolare con Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. Il rimanente traffico è distribuito tra i voli destinati ai Paesi Europei non aderenti all'UE (pari a 95.122 voli, corrispondente al 13% del totale dei voli internazionali) e quelli di collegamento dall'Italia verso gli altri continenti (rispettivamente Africa 5%, Asia 4% e America 3%,).

(vedi tabella n.1 e fig. n. 2)

Tabella n. 1

DIRETTRICI DEL TRAFFICO AEREO INTERNAZIONALE
COLLEGAMENTI TRA AEROPORTI ITALIANI ED AEROPORTI DI PAESI ESTERI
Traffico IFR + VFR - Anni 2001/2003 -

DIRETTRICI	2003		Var. % su anno prec.	2002		Var. % su anno prec.	2001	
	Voli	% sul Totale		Voli	% sul Totale		Voli	% sul Totale
Paesi UE	**527.546**	74,18%	10,82%	476.022	74,37%	-3,76%	494.634	74,34%
Altri Paesi Europei	**95.122**	13,38%	13,55%	83.771	13,09%	-2,55%	85.959	12,92%
Africa	**37.178**	5,23%	12,91%	32.926	5,14%	0,46%	32.775	4,93%
America	**22.563**	3,17%	3,95%	21.705	3,39%	-8,21%	23.646	3,55%
Asia	**28.712**	4,04%	11,84%	25.673	4,01%	-9,44%	28.350	4,26%
TOTALE	**711.121**	100%	11,10%	**640.097**	100%	-3,80%	**665.364**	100%

Fig. n.2

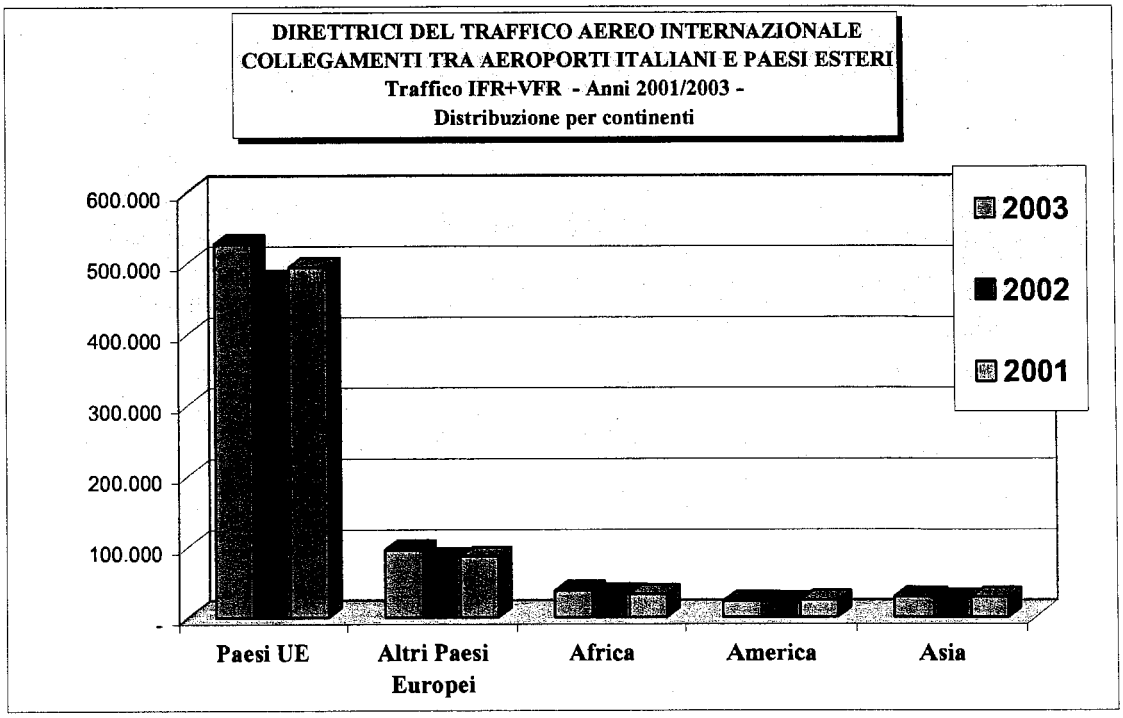
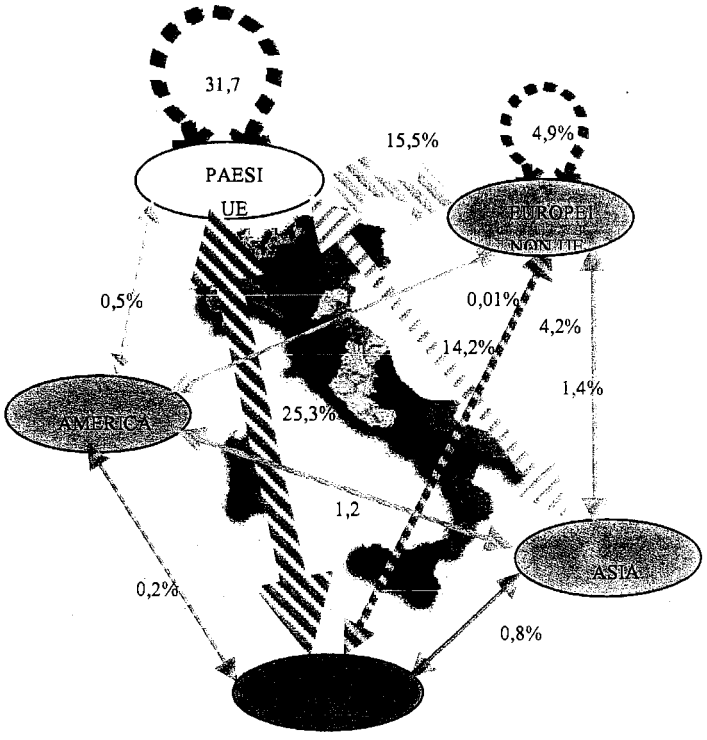


Fig. n. 3 - Direttrici del traffico in sorvolo nello spazio aereo

La principale componente del traffico che sorvola lo spazio aereo nazionale senza scalo in Italia (pari a n.327mila voli controllati nel 2003) – figura n.3 - è costituita dalle tratte interne al continente europeo (52,1% del totale sorvoli) e da quelle che collegano i paesi europei con gli altri continenti (45,7% del totale sorvoli). Il rimanente traffico di sorvolo (2,2% del totale) interessa collegamenti fra continenti diversi da quello europeo. Dei sorvoli europei la maggior parte riguarda i



collegamenti tra Paesi aderenti all'UE (31,7% del totale sorvoli - distribuito principalmente fra le tratte Grecia-Regno Unito, Germania-Spagna, Francia-Germania e Francia-Grecia), ed i collegamenti fra i Paesi UE ed il continente africano (25,3% del totale sorvoli, generato soprattutto dalle tratte Francia-Africa, Germania-Africa e Regno Unito-Asia Occidentale).

1.2 - Traffico aeroportuale

Nel 2003 il complessivo traffico aeroportuale italiano , ottenuto come somma delle operazioni di atterraggio e di decollo riferito a ciascun volo, si è attestato a più di 2 milioni e 200 mila movimenti di tipo sia IFR che VFR (Tabella .n.2), di cui oltre 1.778.000 movimenti effettuati sui 39 aeroporti gestiti dall'Enav. 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).

Tabella. n. 2

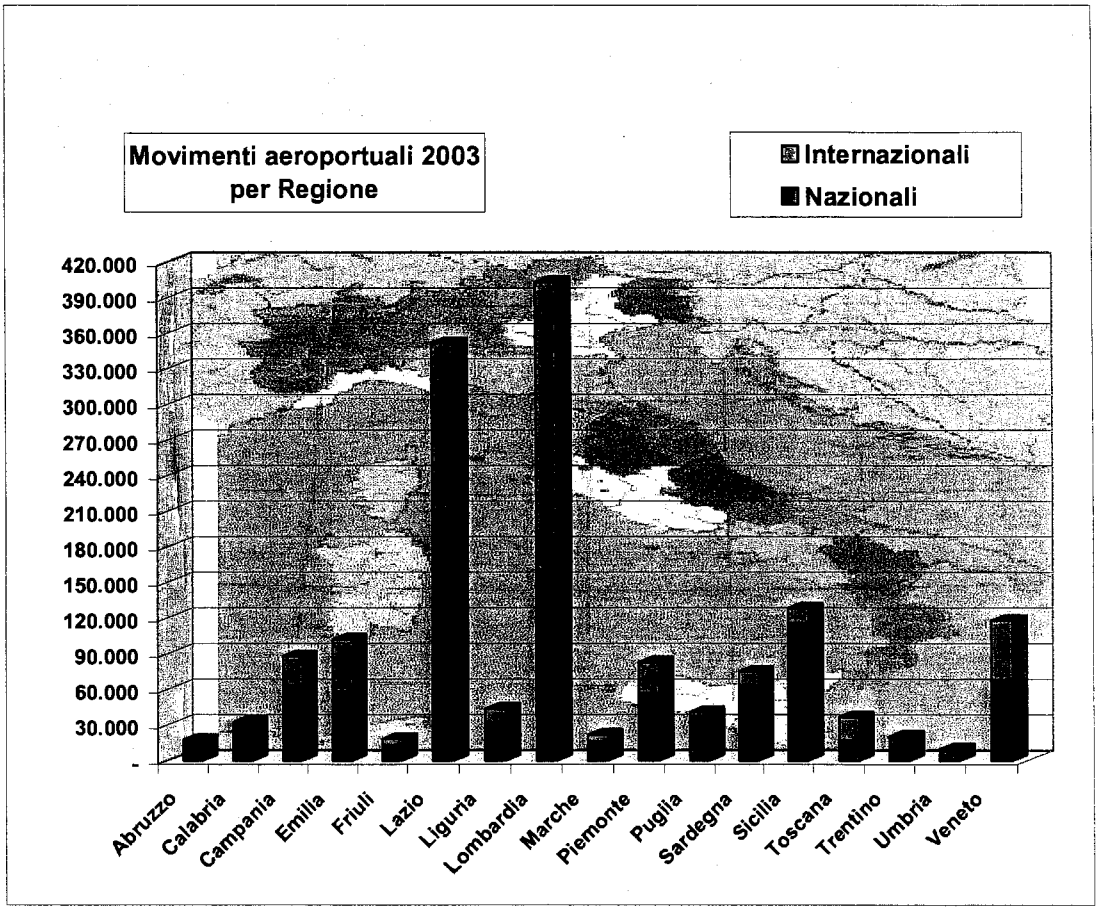
Totale numero movimenti aeroportuali 2003		
Nazionali	N°	1.292.870
Internazionali	N°	711.121
locali	N°	198.686
Totale Movimenti	**N°**	**2.202.677**

Tabella n. 3

Traffico Aeroportuale 2003	**Movimenti Gestione ENAV**			**Movimenti Gestione altri**			**TOTALE**	
	Num. scali	**Da Voli naz+int.li**	**Da Voli locali**	**Num. scali**	**Da Voli naz+int.li**	**Da Voli locali**	**Num. scali**	**Movimenti**
Aeroporti con servizio ATC	26	1.438.421	140.009	8	193.751	5.661	34	1.777.842
Aeroporti con servizio AFIS	13	146.502	53.213	5	9.783	-	18	209.498
Aviosuperfici (scali militari . aeroclub. piattaforme. etc)	-	-	-	248	215.257	80	248	215.337
Totale movimenti in luoghi identificati con codice ICAO	**39**	**1.584.923**	**193.222**	**261**	**418.791**	**5.741**	**300**	**2.202.677**

L'ENAV gestisce n.39 aeroporti (Tabelle. n. 3 e 4) di cui n.26 attrezzati per il servizio di controllo del traffico aereo (denominato servizio ATC) e n.13 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. 248 aviosuperfici senza servizio di traffico aereo.

Fig.n.4



Per quanto riguarda la distribuzione del traffico aeroportuale gestito da ENAV, la figura n. 4 sintetizza la concentrazione dei movimenti di atterraggio e decollo per singola regione italiana. Gli aeroporti di Milano e Roma pongono le Regioni Lombardia e Lazio 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), della Campania, del Piemonte, dell'Emilia e della Sardegna.

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 Catania e Roma Urbe (circa 15.000 voli per entrambi).

La maggior parte del traffico aeroportuale si concentra sugli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, che da soli assorbono il 36,6% del totale dei movimenti di aeromobili negli aeroporti gestiti dall'ENAV SpA (di cui Roma Fiumicino il 17%, Milano Malpensa il 12,4% e Milano Linate il 7,2 %) – tabella n. 4 -.

Ulteriori 10 aeroporti hanno fatto registrare una quota di movimenti compresa fra il 5% e l'1,8% del totale ed assorbono complessivamente circa il 31,5% del totale degli atterraggi e dei decolli. Questo traffico, 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 4,5% del traffico totale, e quella più bassa è assegnata a Bari, con un assorbimento di traffico pari al 1,85% del totale.

Il rimanente 31,9% del traffico si distribuisce nella fascia di aeroporti che singolarmente non superano la soglia del 2% del totale (n. 26 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.11 movimenti al giorno, riferiti all'aeroporto di Crotone, ad un massimo di n.830 movimenti giornalieri registrati a Roma Fiumicino .

Tabella n.4

RIEPILOGO MOVIMENTI per gli AEROPORTI CON SERVIZI ATS ENAV ANNO 2003

Decolli + Atterraggi e movimenti locali - ragguppati per categorie

(Per movimenti locali si intendono Touch and Go, Low Pass e Sorvoli ATZ)

Sistema Aeroportuale Assistenza al Volo (SAAV)

	Aeroporto	Comm	Gen	Mil	Naz	Int	IFR	VFR	Tot. Decolli + Atterr.	Mov. Locali	Totale Generale
LIML	Milano Linate	107.927	13.249	2.829	82.233	41.772	116.191	7.814	124.005	2.051	126.056
LIMC	Milano Malpensa	214.769	5.556	371	59.222	161.474	216.644	4.052	220.696	241	220.937
LIRF	Roma Fiumicino	300.276	1.174	86	161.570	139.966	300.446	1.090	301.536	1.539	303.075
	Totale SAAV	622.972	19.979	3.286	303.025	343.212	633.281	12.956	646.237	3.831	650.068

Centro Aeroportuale Assistenza al Volo (CAAV)

	Aeroporto	Comm	Gen	Mil	Naz	Int	IFR	VFR	Tot. Decolli + Atterr.	Mov. Locali	Totale Generale
LIBD	Bari Palese	20.411	5.920	3.696	26.544	3.483	21.506	8.521	30.027	2.823	32.850
LIPE	Bologna Borgo Panigale	59.380	6.954	1.426	28.314	39.446	61.271	6.489	67.760	4.905	72.665
LICC	Catania Fontanarossa	53.181	12.144	8.805	66.253	7.877	54.513	19.617	74.130	15.096	89.226
LIRN	Napoli Capodichino	61.780	7.748	7.658	52.853	24.333	68.944	8.242	77.186	2.206	79.392
LIBO	Olbia Costa Smeralda	20.826	6.291	1.383	21.099	7.401	24.216	4.284	28.500	1.450	29.950
LICJ	Palermo Punta Raisi	42.623	1.959	784	40.590	4.776	43.763	1.603	45.366	6.788	52.154
LIMF	Torino Caselle	45.432	6.689	952	28.035	25.038	47.663	5.410	53.073	8.090	61.163
LIPZ	Venezia Tessera	74.030	4.425	1.099	31.485	48.069	76.173	3.381	79.554	3.298	82.852
	Totale CAAV	377.663	52.130	25.803	295.173	160.423	398.049	57.547	455.596	44.656	500.252

Unità Aeroportuale Assistenza al Volo (UAAV)

	Aeroporto	Comm	Gen	Mil	Naz	Int	IFR	VFR	Tot. Decolli + Atterr.	Mov. Locali	Totale Generale
LIEA	Alghero	10.509	1.716	945	10.841	2.329	10.854	2.316	13.170	1.367	14.537
LIPY	Ancona Falconara	13.796	6.182	1.290	15.623	5.645	13.681	7.587	21.268	6.737	28.005
LIME	Bergamo Orio Al Serio	46.553	9.953	1.929	19.292	39.143	47.666	10.769	58.435	4.438	62.873
LIEE	Cagliari Elmas	24.903	3.601	4.625	30.977	2.152	26.182	6.947	33.129	1.994	35.123
LIRQ	Firenze Peretola	28.697	7.107	405	17.003	19.206	29.993	6.216	36.209	1.687	37.896
LIPK	Forli'	4.352	12.029	1.078	14.251	3.208	5.509	11.950	17.459	10.339	27.798
LIMJ	Genova Sestri	22.404	8.247	3.253	24.256	9.648	24.173	9.731	33.904	4.152	38.056
LIBG	Grottaglie	146	436	5.860	6.352	90	762	5.680	6.442	4.147	10.589
LICA	Lametia Terme	13.289	2.170	1.977	15.611	1.825	13.850	3.586	17.436	4.453	21.889
LIMP	Parma	5.043	11.272	185	15.299	1.201	6.194	10.306	16.500	4.672	21.172
LIRZ	Perugia	2.958	6.046	375	8.589	790	3.576	5.803	9.379	7.008	16.387
LIBP	Pescara	8.062	7.073	2.034	14.703	2.466	9.094	8.075	17.169	2.993	20.162
LICR	Reggio Calabria	5.125	5.692	668	11.289	196	5.455	6.030	11.485	13.309	24.794
LIRU	Roma Urbe	178	25.954	550	26.459	223	142	26.540	26.682	14.878	41.560
LIPQ	Ronchi Dei Legionari	11.425	6.062	434	12.803	5.118	12.549	5.372	17.921	9.348	27.269
	Totale UAAV	197.440	113.540	25.608	243.348	93.240	209.680	126.908	336.588	91.522	428.110

Nucleo Aeroportuale Assistenza al Volo (NAAV)

	Aeroporto	Comm	Gen	Mil	Naz	Int	IFR	VFR	Tot. Decolli + Atterr.	Mov. Locali	Totale Generale
LIMG	Albenga	825	7.389	1.008	7.810	1.412	712	8.510	9.222	4.424	13.646
LIPB	Bolzano	2.862	14.384	2.911	18.193	1.964	2.976	17.181	20.157	5.827	25.984
LIBC	Crotone	1.493	1.486	127	3.057	49	1.562	1.544	3.106	1.048	4.154
LIMZ	Cuneo Levaldigi	2.612	7.213	121	8.999	947	2.797	7.149	9.946	2.858	12.804
LIBF	Foggia	126	3.818	53	3.962	35	141	3.856	3.997	608	4.605
LICD	Lampedusa	2.673	981	743	4.389	8	2.835	1.562	4.397	1.181	5.578
LIPU	Padova	78	17.813	1.082	18.679	294	509	18.464	18.973	8.057	27.030
LICG	Pantelleria	2.813	381	781	3.928	47	3.002	973	3.975	399	4.374
LIQN	Rieti	6	20.259	3.294	23.552	7	8	23.551	23.559	2.796	26.355
LIRI	Salerno Pontecagnano	59	8.803	1.731	10.491	102	29	10.564	10.593	11.990	22.583
LIMA	Torino Aeritalia	34	19.260	271	19.482	83	4	19.561	19.565	3.957	23.522
LIPV	Venezia S Nicolo'	16	6.431	112	5.437	1.122	54	6.505	6.559	3.330	9.889
LIPN	Verona Boscomantico	29	12.364	60	12.257	196	48	12.405	12.453	6.738	19.191
	Totale NAAV	13.626	120.582	12.294	140.236	6.266	14.677	131.825	146.502	53.213	199.715

Totale generale

Aeroporto	Comm	Gen	Mil	Naz	Int	IFR	VFR	Tot. Decolli + Atterr.	Mov. Locali	Totale Generale
Totale SAAV	622.972	19.979	3.286	303.025	343.212	633.281	12.956	646.237	3.831	650.068
Totale CAAV	377.663	52.130	25.803	295.173	160.423	398.049	57.547	455.596	44.656	500.252
Totale UAAV	197.440	113.540	25.608	243.348	93.240	209.680	126.908	336.588	91.522	428.110
Totale NAAV	13.626	120.582	12.294	140.236	6.266	14.677	131.825	146.502	53.213	199.715
Totale Generale	1.211.701	306.231	66.991	981.782	603.141	1.255.687	329.236	1.584.923	193.222	1.778.145

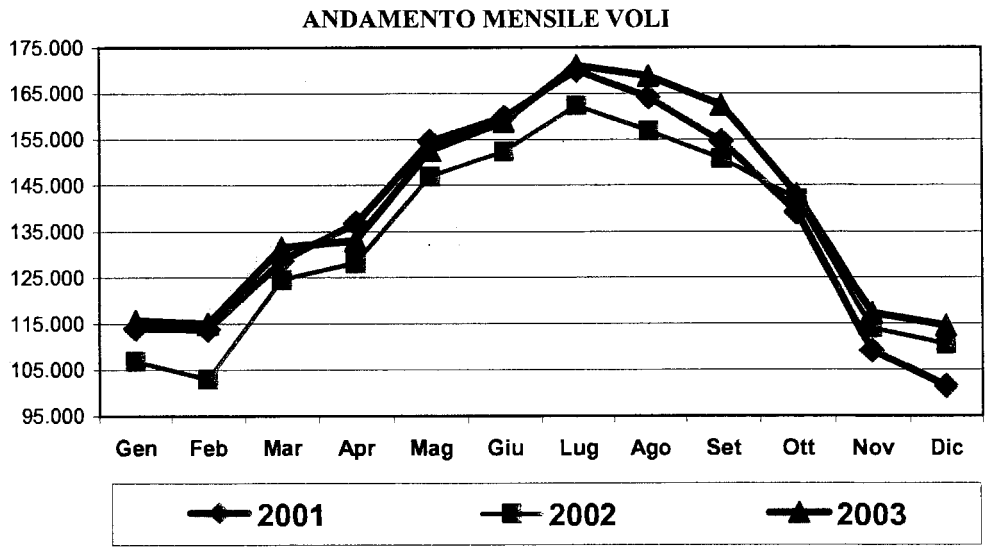
Nel periodo estivo (giugno-settembre) il traffico medio giornaliero riflette le variazioni collegate all'andamento del flusso turistico che dal territorio circostante converge sull'aeroporto di riferimento.

1.3 - Confronto con anni precedenti

Nell'area Eurocontrol il traffico aereo registrato nel 2003 ha fatto segnare, in termini di numero di voli, un aumento pari al 3,78%, invertendo completamente l'andamento del precedente anno. In tale percentuale media ha un forte impatto l'incremento dei voli da e per i paesi dell'Europa dell'Est.

Tra i 4 principali paesi aderenti ad Eurocontrol, nel 2003, l'Italia ha riportato il maggior incremento di traffico (+7,64% rispetto al 2002), seguita dal Regno Unito con un incremento del 4,59%, dalla Francia con una crescita del 3,95% ed infine dalla .Germania con un aumento del 3,83%.

Fig. n. 5



L'andamento positivo del traffico non si è distribuito in misura uniforme su tutto l'arco dei 12 mesi in quanto gli incrementi maggiori si sono concentrati nel periodo luglio – ottobre (figura 5).

2 – L'erogazione di servizi

I servizi erogati dall'Enav, previsti nella legge istitutiva n. 665 del 21 dicembre 1995, riguardano:

- il controllo del traffico aereo (controllo della circolazione aerea, servizio di informazione di volo, servizio consultivo e di allarme);
- la meteorologia aeroportuale;
- le informazioni aeronautiche;
- le telecomunicazioni aeronautiche;
- la radio-navigazione e radio diffusione;
- le radiomisure.

Il totale dei ricavi 2003 è costituito quasi esclusivamente dai corrispettivi per l'offerta dei servizi sopra indicati .e dalle compensazioni che lo Stato riconosce all'Enav per il traffico assistito in regime di mancata remunerazione dei costi (voli esenti ed oneri per gli aeroporti a basso traffico).

2.1 - Servizi di traffico aereo

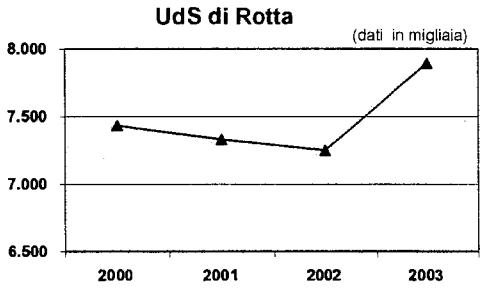
I servizi del traffico aereo in rotta e di terminale rappresentano la principale attività istituzionale di ENAV.

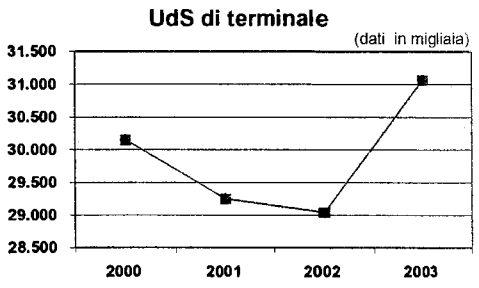
Il servizio in rotta , la cui tariffazione è affidata, tramite convenzione internazionale, ad Eurocontrol, viene remunerato applicando il coefficiente unitario di tariffazione (CUT) definito annualmente in base al meccanismo del *cost recovery*. Secondo gli stessi criteri di ripianamento dei costi è strutturato il coefficiente di tariffazione di terminale sottoposto, annualmente alla preventiva approvazione, mediante decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti,.di concerto con il Ministro dell'Economia sentito il Ministro della Difesa. L'ammontare dei ricavi indicati in bilancio è la risultante dell'applicazione dei predetti coefficienti ad una misura convenzionale, denominata Unità di Servizio (UdS), ottenuta dalla combinazione del coefficiente di distanza del volo e del coefficiente di peso dell'aeromobile.

Tab.n. 5

Unità di Servizio (UdS) di Rotta e di Terminale

Dati Unità	Anno 2000	Anno 2001	Var % su anno prec.	Anno 2002	Var % su anno prec.	Anno 2003	Var % su anno prec.
UdS di Rotta	7.433.892,55	7.331.316,46	-1,38%	7.250.979,43	-1,10%	7.893.882,65	8,87%
UdS di terminale	30.155.071,59	29.252.070,43	-2,99%	29.044.554,37	-0,71%	31.070.268,30	6,97%





Per il 2003, le Unità di Servizio, di rotta e terminale, hanno fatto registrare una inversione di tendenza rispetto al decorso biennio. Relativamente alle unità di servizio di rotta, che determinano le maggiori entrate, il periodo in esame ha registrato rilevanti incrementi che portano la variazione percentuale positiva, rispetto all'anno precedente, a circa il 9%, con punte più alte nei primi mesi dell'anno e poi parzialmente assorbite nel periodo estivo che ha registrato, comunque, maggiori volumi.

La previsione dell'andamento delle UdS costituisce l'elemento di base ai fini della definizione delle tariffe, di rotta e di terminale, da applicare ai vettori.

Alla data di chiusura dell'esercizio, per le tariffe di rotta -rappresentanti circa il 75% dei ricavi di ENAV- gli scostamenti, rispetto alla previsione, vengono assorbiti dal meccanismo del *cost recovery*.

Il *balance* che si determina nelle sue componenti positive o negative, viene imputato al secondo esercizio successivo a quello di riferimento.

I coefficienti di tariffazione, applicati nel quinquennio 2000/2004, sono indicati nella seguente tabella n.6.

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.

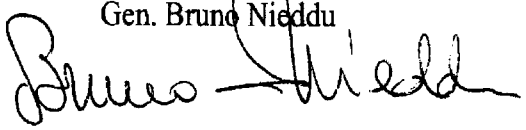
Con l'approvazione del presente bilancio, viene a scadere il mandato a suo tempo conferito al Collegio Sindacale. Si rende, pertanto, necessario provvedere alla nomina del Collegio Sindacale per il triennio 2004-2006 ed alla definizione dei correlati emolumenti.

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



Glossario

acronimo	Descrizione
ACC	Area Control Center
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
AIC	Aeronautical information circular
AIP	Aeronautical information publication
AIRNAS	Air Navigation Sistem
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
APP	Approach Control Service
ARO	Aerodrome Reporting Office
ASI	Agenzia Spaziale Italiana
ATC	Air Traffic Control
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATIS	Automatic terminal information service
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services (include ATC, FIS, AFIS, ALRS)
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
CAAV	Centro Aeroportuale Assistenza al Volo
CDM	Collaborative Decision making
CDMR	Collaborative Decision Making Room
CDN	Coordination message
CFMU	Central Flow Management Unit
CNS	Comunication Navigation Surveillance
CRAV	Centro Regionale Assistenza al volo
CTA	Controllore del Traffico Aereo
CTT	Coefficiente Tariffazione di Terminale
CUT	Coefficiente Unitario Tariffazione
DME	Distance-measuring equipment
DME	Dynamic Airspace Management
DMEAN	Dynamic Airspace Management
EAV	Esperto di Assistenza al Volo
ECAC	European Civil Aviation Conference
E-FDP/FI	Enanced Fly Dataprocessing/ Francia Italia
EGNOS	European Geostationary navigation Overlay System

ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ERP	Enterprice resource planning
ESARR	Eurocontrol SAfety Regulatory Requirements
ESSP	European Satellite Services Provider
FDP	Flight Data Processing
FDPS	Flight data processing system
FESR	Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
FIR	Flight Information Region
FIS	Flight Information Service
GBAS	Ground Based Augmentation System
GEIE	Gruppo Europeo di Interesse Economico
GNSS	Global Navigation Satellite System
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
KPI	Indicatori di Performance
MFC	Multi Frequency Code
MFF	Mediterranean Free Flight
NAAV	Nucleo Aeroportuale Assistenza al Volo
NOTAM	Notice to Airmen
NDB	Non-directional radio beacon
PSA	Sala per Prova e Sperimentazione Addestramento
PON	Programma Operativo Nazionale Settore Trasporti
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima
SAAV	Sistema Aeroportuale Assistenza al Volo
SES	Single European Sky
SICTA	Sistemi innovativi controllo traffico aereo
SMR	Surface Movement Radar
UAAV	Unità Aeroportuale di Assistenza al Volo
UDS	Unità di Servizio
VDF	Very high frequency direction-finding station
VDL	Visual Directional Landing
VFR	Visual Flight Rules
VHF	Very high frequency (from 30 to 300 Mhz)
VOR	VHF omnidirectional radio range

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

Relazione del Collegio sindacale

al bilancio chiuso al 31 dicembre 2003

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2003, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa, approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 2 aprile 2004, 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	€ 1.799.711.409
Patrimonio netto e passività	
- Capitale sociale	€ 1.121.744.385
- Riserva straordinaria	€ 225.692
- Riserva ex Lege 292/93	€ 9.188.855
- Riserva contributi conto capitale	€ 51.815.748
- Riserva definizione crediti tributari	€ 0
- Perdite riportate a nuovo	€ 0
- Altre passività	€ 593.106.688
Totale patrimonio netto e passività	€ 1.776.081.368
- Utile dell'esercizio	€ 23.630.041
Somma a pareggio	€ 1.799.711.409

In calce allo stato patrimoniale sono iscritti i conti d'ordine di cui € 295.109.915 quali impegni di acquisto, € 41.510.737 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, € 72.851.723 quali fidejussioni.

CONTO ECONOMICO

Valore della produzione	€ 648.564.330
Costi della produzione	€ 611.161.295
Proventi ed oneri finanziari	€ 5.288.665
Proventi ed oneri straordinari	€ 3.637.686
Risultato prima delle imposte	€ 46.329.386
Imposte sul reddito dell'esercizio	€ (22.699.345)
Utile dell'esercizio	€ 23.630.041

Il bilancio di esercizio al 31/12/2003 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 31/12/2003 anche se conosciuti successivamente alla data di chiusura.

I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31/12/2003

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 dal Presidente del Consiglio di Amministrazione.

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, alla presenza del Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo, 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 2003, alle Assemblee Sociali,a tutte le riunioni indette dall'Amministratore unico fino al mese di aprile e a quelle del Consiglio di Amministrazione dal mese di maggio 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 Delegato 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;
- sollecitato l'adeguamento al D. Lgs 231/2001. Tale attività risulta essere in corso di svolgimento alla data della presente relazione.

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.

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 2003 è stata fatta dall'Amministrazione 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 162.294 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 rispettano il principio della prudenza e tengono, inoltre, conto dei criteri indicati nei principi guida emanati da Eurocontrol e risultano non superiori alle aliquote previste dalla normativa fiscale.

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 secondo il criterio del costo medio ponderato.

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 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.

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 rappresenta l'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

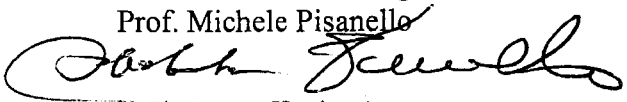
I ratei e risconti sono stati determinati dai costi e proventi comuni a più esercizi la cui entità varia in funzione del tempo e la cui competenza economica non ha coinciso con la manifestazione numeraria.

In considerazione di quanto riportato, attesi i risultati delle verifiche eseguite, i criteri adottati dal Consiglio di Amministrazione 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 2003, sia conforme alle norme civilistiche e fiscali e pertanto invita l'Assemblea ad approvare:

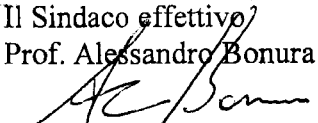
- il bilancio, così come approvato dal Consiglio di Amministrazione;
- la relazione sulla gestione come approvata Consiglio di Amministrazione.

Roma, – 8 APR. 2004

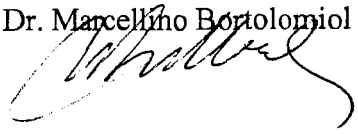
Il Presidente del Collegio Sindacale
Prof. Michele Pisanello



Il Sindaco effettivo
Prof. Alessandro Bonura



Il Sindaco effettivo
Dr. Marcellino Bortolomiol



PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

Bilancio al 31 Dicembre 2003

PAGINA BIANCA

STATO PATRIMONIALE

Importi in €uro

	ATTIVO	al 31.12.2003	al 31.12.2002
A)	**Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti**		
		0	0
	Totale	**0**	**0**
B)	**Immobilizzazioni**		
I	***Immobilizzazioni immateriali***		
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	984.574	0
	Totale	**984.574**	**0**
II	***Immobilizzazioni materiali***		
1)	terreni e fabbricati	84.339.861	88.511.881
2)	impianti e macchinario	474.888.262	495.260.938
4)	altri beni	1.361.404	1.173.960
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	253.716.180	218.413.135
	Totale	**814.305.707**	**803.359.914**
III	***Immobilizzazioni finanziarie***		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	704.900	704.900
d)	altre imprese	18.182	18.182
	Totale	**723.082**	**723.082**
	Totale immobilizzazioni	**816.013.363**	**804.082.996**
C)	**Attivo circolante**		
I	***Rimanenze***		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	43.648.986	37.539.916
	Totale	**43.648.986**	**37.539.916**
II	***Crediti***		
1)	**verso clienti**		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	212.119.363	183.048.352
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
2)	**verso imprese controllate**		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	194.555	215.700
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
5)	**verso altri**		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	202.439.757	156.181.979
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo	46.250.000	69.375.000
		248.689.757	225.556.979
6)	**per Balance Eurocontrol**		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo		
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo	24.473.804	18.692.291
	Totale crediti	**485.477.479**	**427.513.322**
III	***Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni***	0	0
	Totale	**0**	**0**
IV	***Disponibilità liquide***		
1)	depositi bancari e postali	454.559.746	511.541.728
	Totale	**454.559.746**	**511.541.728**
	Totale attivo circolante	**983.686.211**	**976.594.966**
D)	**Ratei e risconti**		
a)	Ratei e risconti	11.835	356.649
	Totale	**11.835**	**356.649**
	TOTALE ATTIVO	**1.799.711.409**	**1.781.034.611**

Segue Stato Patrimoniale

		PASSIVO	al 31.12.2003	al 31.12.2002
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	9.188.855	36.613.179
		- Riserva straordinaria	225.692	225.692
		- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
		- Riserva da definizione crediti tributari regolarizzati (L.289/02)	0	82.697.167
		Totale altre riserve	61.230.295	171.351.786
	VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	0	(39.795.155)
	IX	Utile (perdita) dell'esercizio	23.630.041	12.370.831
		Totale	**1.206.604.721**	**1.265.671.847**
B)		***Fondi per rischi ed oneri***		
	2)	Fondo imposte	27.010.197	48.508.131
	3)	altri	104.507.152	28.942.558
		Totale	**131.517.349**	**77.450.689**
C)		**Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**	**40.470.040**	**36.387.679**
D)		***Debiti***		
	5)	**acconti**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	53.935.937	66.801.879
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	6)	**debiti verso fornitori**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	135.172.834	128.385.630
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	8)	**debiti verso imprese controllate**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	0	305.925
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	11)	**debiti tributari**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	53.107.886	61.177.623
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	12)	**debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	19.782.353	17.121.882
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	13)	**debiti verso dipendenti**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	38.022.338	29.772.011
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	14)	**altri debiti**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	68.444.212	69.422.575
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	15)	**debiti Balance Eurocontrol**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo		
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo	20.727.948	12.969.953
		Totale	**389.193.508**	**385.957.478**
E)		**Ratei e risconti**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	31.925.791	15.566.918
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
		Totale	**31.925.791**	**15.566.918**
		TOTALE PASSIVO	**1.799.711.409**	**1.781.034.611**
		CONTI D'ORDINE		
		Credito iva	0	0
		Impegni assunti	295.109.915	324.202.407
		- Beni presso Terzi		
		- Valore Magazzino Vitrociset	41.510.737	38.978.797
		- Beni Immobili Trasferiti	1	1
		- Fidejussioni	72.851.723	70.092.528

CONTO ECONOMICO	2003		2002	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
Prestazioni di servizi istituzionali e vendite	641.303.198		523.622.529	
Rettifiche tariffe per Balance Eurocontrol dell'esercizio	(20.727.948)		18.692.291	
Utilizzo balance Eurocontrol anno n-2	12.969.953	633.545.203	45.472.517	587.987.337
5) Altri ricavi e proventi		15.019.127		4.133.069
Totale valore della produzione		**648.564.330**		**592.120.406**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		8.043.383		10.136.431
7) Per servizi		204.829.269		178.672.642
8) Per godimento di beni di terzi		2.701.376		2.926.836
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	205.758.366		215.432.019	
b) Oneri sociali	62.223.674		60.504.667	
c) Accantonamento TFR (nel 2002 comprensivo di incentivo all'esodo)	7.199.184		7.745.001	
e) Altri costi per il personale	17.619.113	292.800.337	1.413.245	285.094.932
10) Ammortamenti e svalutazioni				
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	98.206.612		69.860.137	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	1.510.298		22.927.470	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	8.524.059	108.240.969	3.106.554	95.894.161
11) Variazione delle rimanenze di materiale di consumo e parti di ricambio		(6.109.069)		(4.753.808)
12) Accantonamenti per rischi		0		0
13) Altri accantonamenti		0		0
14) Oneri diversi di gestione		655.030		923.875
Totale costi della produzione		**611.161.295**		**568.895.069**
Differenza fra valore e costi della produzione		**37.403.035**		**23.225.337**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
16) Altri proventi finanziari				
d) Proventi diversi		5.288.691		1.436.015
17) Interessi e altri oneri finanziari		26		257.820
Totale proventi e oneri finanziari		**5.288.665**		**1.178.195**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20) Proventi		15.200.569		20.414.473
21) Oneri		11.562.883		13.042.597
Totale proventi e oneri straordinari		**3.637.686**		**7.371.876**
Risultato prima delle imposte		**46.329.386**		**31.775.408**
22) Imposte dell'esercizio				
Imposte correnti	(46.897.965)		(41.860.123)	
Imposte differite	24.198.620	(22.699.345)	22.455.546	(19.404.577)
Utile (Perdita) dell'esercizio		**23.630.041**		**12.370.831**

PAGINA BIANCA

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2003

PAGINA BIANCA

1) Criteri di formazione

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2003, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto finanziario e Nota Integrativa, è stato redatto secondo i principi statuiti dal Codice Civile interpretato alla luce dei principi contabili indicati 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 attenendosi a criteri generali di prudenza e competenza nella prospettiva della continuazione dell'attività. Sono stati iscritti 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 31/12/2003 anche se conosciuti successivamente alla data di chiusura.

I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31/12/2003 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 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.

2) Criteri di valutazione applicati

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione ed 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 implicano 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, sono determinate sulla base della residua possibilità di utilizzazione dei beni ex art. 2426 c.c.; tengono, inoltre, conto dei criteri indicati nei principi guida emanati da Eurocontrol e risultano non superiori ai coefficienti previsti dalla normativa fiscale per settori di attività similari 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

La valutazione delle partecipazioni è effettuata in base 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, costituite essenzialmente da parti di ricambio, di natura specifica, relativa agli impianti ed alle apparecchiature di controllo del volo sono valutate secondo il criterio del costo medio ponderato che appare quello più rispondente alla peculiare natura del magazzino Enav.

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 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 di 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 rappresenta l'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 di 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" che consente di adeguare i ricavi ai costi consuntivi.

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.

3a) Rendiconto Finanziario

(Valori in Euro/000)	2003	2002
A - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI		
(Indebitamento finanziario netto a breve iniziale)	**511.542**	**613.622**
B - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
Risultato d'esercizio	23.630	12.371
Ammortamenti	98.206	69.860
(Plusvalenze) minusvalenze da realizzo immobilizzazioni	(1.513)	250
(Rivalutazioni) Svalutazioni di immobilizzazioni	1.510	22.927
Variazione netta crediti	(57.964)	(211.791)
Variazione netta debiti	3.236	142.153
(Incremento) decremento delle rimanenze	(6.109)	(20.064)
Variazione ratei e risconti attivi	345	286
Variazione Fondo Rischi	54.067	(6.344)
Variazione ratei e risconti passivi	16.359	15.567
Variazione netta del TFR	4.082	3.088
Ricavi non monetari	-	-
Variazione attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	-	-
	135.848	**28.302**
C - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		
Investimenti in immobilizzazioni		
- immateriali	(985)	-
- materiali	(110.847)	(182.615)
- finanziarie	-	(602)
Prezzo di realizzo delle immobilizzazioni	1.698	0
	(110.133)	**(183.217)**
D - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	-	-
Rimborso finanziamenti	-	-
Aumenti (riduzioni) di Capitale	-	-
Contributi in Conto Capitale	-	53.712
Altri Finanziamenti	-	-
Rimborsi altri Finanziamenti	-	(67.139)
Assorbimento riserve	(82.697)	66.261
	(82.697)	**52.834**
E - DISTRIBUZIONE DI UTILI	-	-
F - FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	**(56.982)**	**(102.080)**
G - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI		
(Indebitamento finanziario netto a breve finale)(A+F)	**454.560**	**511.542**

3b) Commento alle voci del Rendiconto Finanziario

La disponibilità monetaria iniziale di 511.542 migliaia di euro, comparata alla disponibilità netta finale di 454.560 migliaia di euro, evidenzia l'assorbimento del flusso monetario del periodo che risulta pari a 56.982 migliaia di euro.

Il flusso monetario è determinato dai fabbisogni dell'attività di investimento, pari a 110.133 migliaia di euro, e di quella di finanziamento, pari a 82.697 migliaia di euro, che trovano parziale copertura nel flusso monetario dell'attività di esercizio che ammonta a 135.848 migliaia di euro.

Il flusso monetario da attività di esercizio è determinato, essenzialmente, dall'autofinanziamento economico (risultato d'esercizio + ammortamenti), dal saldo della variazione dei crediti e dei debiti nonchè dalle variazioni delle rimanenze, del Fondo Rischi, dei ratei e risconti passivi e del T.F.R.. Nell'ambito dei crediti e dei debiti si registrano, per quanto attiene al Balance Eurocontrol, le seguenti movimentazioni:

- un incremento del debito vs Eurocontrol nel 2003 per 7.758 migliaia di euro in conseguenza di un maggior incasso rispetto ai costi consuntivi per 20.728 migliaia di euro ed una estinzione del debito per 12.970 migliaia di euro;

- un incremento del credito vs Eurocontrol per 5.782 migliaia di euro in conseguenza del maggior valore di under-recovery accertato in sede di consuntivazione definitiva del Balance 2002, successiva alla chiusura del bilancio.

- L'incremento dei ratei e risconti passivi per 16.358 migliaia di euro è dovuto principalmente al risconto di 18.239 migliaia di euro di contributi PON ricevuti nel 2003 complessivamente pari a 22.019 migliaia di euro.

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 è riferibile all'assorbimento della "Riserva da definizione crediti tributari regolarizzati (L.289/2002)" per 82.697 migliaia di euro che è stata utilizzata, come da mandato assembleare, per la creazione del Fondo stabilizzazione tariffe per 72.697 migliaia di euro e per l'incremento del Fondo rischi ed oneri diversi per 10.000 migliaia di euro, entrambi iscritti alla voce B.3 "Altri Fondi rischi ed oneri".

4) Commento alle voci di Stato Patrimoniale

ATTIVO

B) IMMOBILIZZAZIONI

B.I - Immobilizzazioni immateriali

Relativamente alle immobilizzazioni immateriali si registrano migliaia di euro 985 per sviluppo di un software di proprietà nell'ambito del programma italo francese FDP già menzionato nella relazione sulla gestione.

B.II - Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2003 ammontano a migliaia di euro 814.306 al netto dei fondi ammortamento, che, come appresso indicato ammontano a migliaia di euro 629.949. Le 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 ed 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 fisse 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):

Costo storico

Categoria	31.12.02	incrementi	decrementi	svalutazioni	riclassifiche	31.12.03
Terreni e fabbricati	127.632	1.055	0	0	0	128.687
Impianti e macchinari	985.819	169.442	(4.828)	(1.499)	(94.461)	1.054.473
Altri beni	9.805	827	(1.923)	(11)	(1.319)	7.379
Immobilizzazioni in corso e acconti	218.413	102.775	(163.252)	0	95.780	253.716
Saldi al 31.12.03	1.341.669	274.099	(170.003)	(1.510)	0	1.444.255

Fondo ammortamento

Categoria	31.12.02	incrementi	decrementi	svalutazioni	riclassifiche	31.12.03
Terreni e fabbricati	39.120	5.227	0	0	0	44.347
Impianti e macchinari	490.558	92.459	(4.746)	0	1.314	579.585
Altri beni	8.631	520	(1.820)	0	(1.314)	6.017
Immobilizzazioni in corso e acconti						
Saldi al 31.12.03	538.309	98.206	(6.566)	0	0	629.949

Valori netto

Categoria	31.12.02	incrementi	decrementi	svalutazioni	riclassifiche	31.12.03
Terreni e fabbricati	88.512	(4.172)	0	0	0	84.340
Impianti e macchinari	495.261	76.983	(82)	(1.499)	(95.775)	474.888
Altri beni	1.174	307	(103)	(11)	(5)	1.362
Immobilizzazioni in corso e acconti	218.413	102.775	(163.252)	0	95.780	253.716
Saldi al 31.12.03	803.360	175.893	(163.437)	(1.510)	0	814.306

Relativamente ai fabbricati, l'incremento dell'anno è pari a migliaia di euro 1.055 di cui migliaia di euro 563 di opere già in corso al 31 dicembre 2002.

Riguardo agli impianti e macchinari, l'incremento totale è pari migliaia di euro 169.442. Il dato è relativo, per migliaia di euro 7.148, a progetti iniziati ed ultimati nell'esercizio, mentre in funzione del completamento di progetti già iniziati in precedenti esercizi, per migliaia di euro 162.294.

Per ricondurre la denominazione dei beni aziendali alla canonica classificazione che prevede solo le tipologie delle immobilizzazioni in corso e dei "cespiti" si è, inoltre, provveduto ad eliminare la categoria dei "cespiti non in uso" presenti nel bilancio 2002,

riclassificandoli correttamente ad "immobilizzazioni in corso", per migliaia di euro 95.780. Naturalmente per questi beni non era stato avviato il ciclo di ammortamento. Una ulteriore riclassifica, al conto "impianti e macchinari", pari a migliaia di euro 1.319, relativa al saldo 2002 del conto "attrezzature", classificato fra gli "altri beni", si è resa necessaria per analogia con il relativo fondo di ammortamento.

Le svalutazioni, pari complessivamente a migliaia di euro 1.510, sono quasi esclusivamente inerenti a costi di ricerca e sviluppo, per migliaia di euro 1.232, capitalizzati nei precedenti esercizi e relativi a programmi di cui è stata decisa l'imputazione a costo di periodo nel bilancio 2002.

Relativamente ai decrementi è opportuno sottolineare che nell'esercizio 2003 è stata realizzata una identificazione dei beni ritenuti obsoleti, che sono stati, pertanto, eliminati (migliaia di euro 2.813) dal patrimonio, insieme al relativo fondo; gli ulteriori decrementi, pari a migliaia di euro 2.015, derivano quasi esclusivamente dalla alienazione di due antenne radar planari (migliaia di euro 1.561) completamente ammortizzate e dalla quota non ancora ammortizzata (migliaia di euro 425) dei cespiti svalutati di cui sopra.

Per quanto riguarda gli altri beni si è registrato un incremento pari a migliaia di euro 827 relativo, per migliaia di euro 432, ad acquisti di beni effettuati nel corso dell'esercizio. I decrementi evidenziati sono relativi, per migliaia di euro 1.923, all'eliminazione di beni obsoleti quasi totalmente ammortizzati di cui migliaia di euro 772 relativi ad autovetture e migliaia di euro 1.151 a mobili d'ufficio. Le riclassifiche, pari a migliaia di euro 1319 sono relative a quanto precedentemente indicato per il conto attrezzature.

Riguardo alle immobilizzazioni in corso, gli incrementi registrati, pari a migliaia di euro 102.775, rappresentano le nuove opere avviate nel corso dell'esercizio e non ancora completate. Riguardo alle riclassifiche , pari a migliaia di euro 95.780, l'importo è relativo alla citata riclassifica della categoria dei "beni non in uso".

Relativamente ai fondi di ammortamento i decrementi sono relativi alla citata operazione di eliminazione dei beni obsoleti (migliaia di euro 6.566).

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 2003 è pari a migliaia di euro 723.

Non si registrano movimentazioni nel periodo di riferimento.

L'articolazione è esposta nella tabella sottostante:

Partecipate	**31.12.2003**
Controllate:	
SICTA	705
Altre:	
ESSP GEIE	18
	723

Il consorzio SICTA -Sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo- 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 quota di possesso ENAV è pari al 60% del fondo consortile.

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 del satellite Egnos e la commercializzazione del relativo segnale (EGNOS Signal In Space).

Di seguito riportiamo i principali dati al 31 dicembre 2003 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 31/12/2003	Euro 1.347.325	Euro 100.000
Utile al 31/12/2003	Euro 42.201	0
Entità della partecipazione ENAV	60,00 %	18,18 %
Patrimonio netto contabile pro-quota	Euro 808.395	Euro 18.182
Valore in bilancio al 31.12.03	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	59	-	59
Costi:			
- Addebiti per servizi ricevuti	80	-	80
- Contributi per ricerca e sviluppo	21	314	335

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 iniziale	216	(305)	(89)
Fatture emesse per personale distaccato	59	0	59
Fatture ricevute per servizi		(101)	(101)
(Incassi)Versamenti	(80)	406	326
Sottoscrizione aumento Capitale Sociale		0	0
Saldo Finale	195	0	195

	ESSP		
Descrizione	**Crediti**	**Debiti**	**Totale**
Saldo iniziale	0	(36)	(36)
Fatture emesse per personale distaccato	0	0	0
Contributi per ricerca e sviluppo		(314)	(314)
(Incassi)Versamenti	0	255	255
Saldo Finale	0	(95)	(95)

C) ATTIVO CIRCOLANTE

C.I - Rimanenze

Le rimanenze, composte da parti di ricambio, ammontano complessivamente, al 31 Dicembre 2003, a migliaia di euro 43.649 e comprendono tutte le scorte il cui costo è superiore a euro 516,46.

Nel corso dell'esercizio è stata perfezionata, nell'ambito del sistema contabile integrato aziendale, la procedura di gestione e valorizzazione delle giacenze ed il monitoraggio delle movimentazioni di magazzino generate da Vitrociset e introdotte nel data base amministrativo.

La movimentazione delle rimanenze di magazzino per l'esercizio è la seguente (migliaia di euro):

Descrizione	**31.12.02**	**Incrementi Netti**	**Altre Variazioni**	**31.12.03**
Magazzino fiduciario	37.213	4.298		41.511
Radiomisure	776	59		835
Manutenzione diretta	-	2.220		2.220
AVL	169	495		664
Svalutazioni di magazzino	(618)	-	(963)	(1.581)
Magazzino netto	**37.540**	**7.072**	**(963)**	**43.649**

Le altre variazioni sono costituite dalle svalutazioni delle parti di ricambio non più utilizzabili, per migliaia di euro 963.

C.II -Crediti

Crediti verso clienti

I crediti commerciali al 31 dicembre 2003 sono così costituiti (migliaia di euro):

Descrizione	31.12.03	31.12.02	Variazioni
Crediti v/s Eurocontrol	117.732	97.614	20.118
Crediti v/s Ministero dell'Econ.e Finanze	116.566	106.242	10.324
Crediti v/s Ministero degli Interni	4	481	(477)
Altri crediti commerciali	6.919	4.627	2.292
Crediti in sofferenza	6.757	7.600	(843)
Fatture da emettere	80	3	77
Totale crediti verso clienti	248.058	216.567	31.491
Fondo svalutazione crediti	(35.939)	(33.519)	(2.420)
Esposizione commerciale netta	212.119	183.048	29.071

I crediti sono tutti con scadenza inferiore a 12 mesi.

Il credito v/s Eurocontrol, (migliaia di euro 117.732) è costituito dai corrispettivi per servizi di rotta e di terminale fatturati e non ancora incassati al termine dell'esercizio.

Il credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a migliaia di euro 116.566, 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.

Gli altri crediti commerciali (migliaia di euro 6.919) derivano dalla fatturazione degli altri servizi complementari erogati dalla società.

L'importo dei crediti sofferenti, completamente svalutati, pari a migliaia di euro 6.757, è costituito dall'ammontare residuo dei crediti , relativi ai servizi di rotta e di terminale, sorti prima dell'adesione ad Eurocontrol.

Il fondo svalutazione crediti, pari a migliaia di euro 35.939, copre tutte le possibili perdite che si potrebbero verificare sui crediti di natura commerciale. La sua movimentazione nell'esercizio è stata la seguente (migliaia di euro):

Descrizione	**31.12.02**	**Assorbimenti**	**Utilizzi**	**Decrementi**	**Accantonamenti**	**31.12.03**
Crediti in sofferenza	7.600	(843)	0		0	6.757
Eurocontrol per sorvolo	22.923	(1.912)	(2.067)		7.388	26.332
Eurocontrol per terminal	2.995		(38)	(1.242)	955	2.670
Interessi di mora	0	0	0		180	180
Totale fondo	33.518	(2.755)	(2.105)	(1.242)	8.523	35.939

Relativamente ai crediti in sofferenza si registra un assorbimento pari migliaia di euro 843, derivante dall'incasso di quote di piani di rientro su alcune compagnie aeree; per quanto riguarda, invece, i crediti derivanti dalla gestione Eurocontrol, per il sorvolo si registra un assorbimento pari migliaia di euro 1.912 da incasso di crediti doubtful di anni precedenti, un utilizzo, pari a migliaia di euro 2.067, conseguente a cancellazioni di crediti (write off), comunicate da Eurocontrol ed un accantonamento, pari a migliaia di euro 7.388, inerente i crediti doubtful relativi al 2003; per i crediti derivanti dalla fatturazione del servizio di terminale, si riportano, un decremento, pari a migliaia di euro 1.242, riferibile all'allineamento dello specifico fondo, che al 31.12.2002 risultava stimato, un utilizzo, pari a migliaia di euro 38, da cancellazioni di crediti ed un accantonamento, per migliaia di euro 955, relativo a crediti doubtful 2003.

L'accantonamento, pari a migliaia di euro 180, è relativo agli interessi di mora maturati sugli altri crediti commerciali.

Crediti verso controllate

Il credito verso la controllata SICTA, al 31dicembre 2003, risulta pari a migliaia di euro 195. 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 248.689, in dettaglio (migliaia di euro):

Descrizione	31.12.03	31.12.02	Variazioni
Crediti v/s Erario per accordo transattivo (di cui migliaia di euro 46.250 a m/l termine)	69.375	92.500	(23.125)
Crediti v/s Erario per IVA	120.114	91.788	28.326
Crediti v/s Erario per acconti imposte dirette	42.218	27.955	14.263
Crediti v/s INPDAP	7.115	7.371	(256)
Crediti v/s Amministrazione Difesa	5.908	4.819	1.089
Crediti per Imposte Anticipate	3.495	0	3.495
Depositi cauzionali	233	221	12
Altri crediti	231	903	(672)
Totale crediti verso altri	248.689	225.557	23.132

I crediti verso altri sono relativi a:

- per migliaia di euro 69.375 al 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 1° luglio 2003 è stata incassata una rata pari a migliaia di euro 23.125 e nei tre esercizi successivi sarà trasferita la parte rimanente;

- per migliaia di euro 120.114 al credito nei confronti dell'ERARIO per IVA maturata essenzialmente negli esercizi 2001e 2002. Nell'esercizio 2003 a seguito dell'accordo transattivo e del successivo interpello all'Amministrazione finanziaria in ordine al regime IVA proprio dei ricavi aziendali si è dato avvio alla procedura del plafond che ha consentito di ridurre progressivamente il valore del credito annuale;
- per migliaia di euro 42.218 per crediti generatisi dal pagamento degli acconti IRPEG/IRAP;
- per migliaia di euro 7.115 derivante dal residuo credito nei confronti dell'INPDAP per le quote di T.F.S. maturate dal personale che ha optato per il T.F.R.;
- per migliaia di euro 5.908 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 3.495 ad imposte anticipate, calcolate essenzialmente sulle riprese a tassazione relative all'accantonamento al fondo svalutazione crediti, al balance AMI ed alle svalutazioni da immobilizzazioni materiali;
- per migliaia di euro 233 a depositi cauzionali;
- per migliaia di euro 231, sostanzialmente 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 2003 sono pari a migliaia di euro 454.560 ripartite fra il conto infruttifero presso la Tesoreria centrale (270.078 migliaia di euro) ed i conti correnti bancari (migliaia di euro 184.482) aperti nel corso del 2002 e gestiti direttamente.

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Il saldo dei risconti attivi al 31 dicembre 2003, pari a migliaia di euro 12 è relativo al risconto di un canone di locazione.

In dettaglio (migliaia di euro):

Descrizione	31.12.03	31.12.02	Variazioni
Risconti attivi:			
-Su premi assicurativi	0	321	(321)
-su locazioni	12	36	(24)
-su canoni e abbonamenti	0	0	0
Totale	12	357	(345)

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

I movimenti del patrimonio netto per l'esercizio sono di seguito riepilogati (migliaia di euro):

Descrizione	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva ex lege 292/93	Riserva straordi-naria	Riserva da Crediti (l.289/02)	Riserva contributi in conto capitale	Utili (Perdite) eserc. prec.	Utile (Perdita) d'esercizio	Totale
	AI	AIV	AVII	AVII	AVII	AVII	AVIII	AIX	
Saldi al 31.12.02	1.121.744	0	36.613	226	82.697	51.816	(39.795)	12.371	1.265.672
Utilizzo riserva ex lege 292/93			(27.424)				27.424		0
Destinazione Utile esercizio precedente							12.371	(12.371)	0
Definizione e regolarizzazione crediti IVA anni precedenti					(82.697)				(82.697)
Utile (Perdita) dell'esercizio								23.630	23.630
Saldi al 31.12.03	1.121.744	0	9.189	226	0	51.816	0	23.630	1.206.605

Capitale Sociale

Il Capitale sociale ammonta a euro 1.121.744.385 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 9.189) 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.

In aderenza a quanto proposto dall'assemblea in sede di approvazione del bilancio di esercizio 2002, una parte della riserva, pari a migliaia di euro 27.424, è stata destinata alla copertura delle perdite pregresse.

-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). La 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.

In aderenza a quanto proposto dall'assemblea, in sede di approvazione del bilancio di esercizio 2002, tale riserva è stata utilizzata ad incremento del fondo rischi ed oneri diversi,

per migliaia di euro 10.000 e per la costituzione di un fondo specifico per la stabilizzazione delle tariffe, pari a migliaia di euro 72.697.

-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 38,25% dell'ammontare del contributo da tassare.

B) FONDI PER RISCHI E ONERI

La voce raggruppa i seguenti fondi (in migliaia di euro):

Descrizione	31.12.02	Incrementi	Decrementi	31.12.03
Fondo imposte differite	48.438	0	(21.428)	27.010
Fondo imposte per ICI	70		(70)	0
Totale	48.508	0	(21.498)	27.010
Fondo rischi per contenzioso con il personale	23.003	0	(5.676)	17.327
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	2.841	459	0	3.300
Fondo rischi per oneri diversi	3.099	10.000	(1.916)	11.183
Fondo stabilizzazione tariffe	0	72.697	0	72.697
Totale altri fondi	28.943	83.156	(7.592)	104.507
Totale Fondi	77.451	83.156	(29.090)	131.517

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 21.428 , deriva, per migliaia di euro 725, da

una rettifica operata al fine di adeguare il fondo alle aliquote programmate decrescenti e per migliaia di euro 20.703 dall'utilizzo della quota 2003.

Fondo imposte per ICI

La rimanenza di tale fondo, costituito nell'esercizio 2001, per fronteggiare i corrispondenti oneri di periodo, è stata riassorbita a Conto economico.

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 2003 il fondo è stato riallineato, in relazione ai ricorsi ancora pendenti, e decurtato dell'ammontare dei ricorsi liquidati (pari a migliaia di euro 997) con una diminuzione complessiva pari a migliaia di euro 5.676.

Fondo rischi per altri contenziosi in essere

E' stato costituito nell'esercizio precedente prevalentemente a fronte delle passività che potrebbero emergere dalla definizione del potenziale contenzioso civile attivato dai componenti il precedente organo amministrativo collegiale e dai consulenti esterni ad essi collegati. L'importo (migliaia di euro 3.300) è stato adeguato, alla luce dello stato attuale dei contenziosi potenziali e/o in essere , per migliaia di euro 459.

Fondo rischi per oneri diversi

Il fondo, appostato nel bilancio 2001, è stato incrementato, su indicazione dell'assemblea, di migliaia di euro 10.000, derivanti dall'utilizzo della riserva di Patrimonio netto sorta in seguito a definizione dei crediti tributari nel 2002; è stato in parte utilizzato, relativamente a ricorsi conclusi, per migliaia di euro 1.457 ed in parte riclassificato nel Fondo rischi per altri contenziosi in essere, per migliaia di euro 459.

Fondo stabilizzazione tariffe

Il fondo, appostato nel bilancio 2002, quale utilizzo della "Riserva da definizione crediti tributari" viene utilizzato dal Consiglio di Amministrazione, ad esaurimento, al 31 Dicembre 2006, per conseguire la stabilizzazione del costo dei servizi; nell'esercizio in corso non è stato utilizzato.

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	31.12.2003	31.12.2002
Saldo iniziale	36.388	33.300
Accantonamenti	7.199	7.745
Incentivo all'esodo	0	(1.629)
Pagamenti effettuati	(3.117)	(3.028)
Saldi finali	40.470	36.388

L'incremento registrato nel corso dell'esercizio è relativo all'importo dell'accantonamento effettuato nell'anno, comprensivo di rivalutazione, di cui migliaia di euro 2.643 costituiscono la quota di T.F.R. da versare alla previdenza integrativa (Prevaer).

I decrementi rappresentano, per migliaia di euro 1.645, gli anticipi erogati nel corso dell'anno al personale che ne ha fatto richiesta, per migliaia di euro 526, le liquidazioni al personale cessato dal servizio, per migliaia di euro 913, il versamento della prima tranche all'istituto Prevaer e, per migliaia di euro 33, il versamento dell'imposta sostitutiva.

Il saldo finale tiene conto anche della somma stimata (migliaia di euro 23.241) maturata come T.F.S., dal personale assunto prima del 1996, che ha optato per il passaggio al T.F.R.. e trasferita parzialmente dall'INPDAP, il relativo conguaglio sarà definito entro il 31 Dicembre 2004.

D) DEBITI

L'aggregato dei debiti esposto in bilancio evidenzia un valore complessivo pari a migliaia di euro 389.193. Il dettaglio del saldo è il seguente (in migliaia di euro):

	Descrizione	31.12.03	31.12.02	Variazioni
D 5	**Acconti:**			
	Anticipazioni Ministero Economia rotta	47.725	62.079	(14.354)
	Anticipazioni Ministero Economia terminale	6.211	4.723	1.488
	Totale Acconti	53.936	66.802	(12.866)
D 6	**Fornitori:**			
	Debiti verso fornitori per fatture ricevute	103.091	93.071	10.020
	Debiti verso fornitori per fatture da ricevere	32.082	35.315	(3.233)
	Totale Fornitori	135.173	128.386	6.787
D 8	**Debiti verso controllate**	0	306	(306)
D 11	**Debiti tributari:**			
	Debiti verso erario c/ritenute lavoro dipendente	6.224	8.142	(1.918)
	Debiti verso erario c/ritenute altri redditi	0	0	0
	Debiti imposte e tasse	46.884	53.035	(6.151)
	Debiti verso Erario per IVA	0	0	0
	Totale debiti tributari	53.108	61.177	(8.069)
D 12	**Debiti verso enti previdenziali e assistenziali**	19.782	17.122	2.660
D 13	**Debiti verso dipendenti**	38.022	29.772	8.250
D 14	**Altri debiti**			
	GNSS	67.139	67.139	0
	Depositi cauzionali	115	116	(1)
	Debiti diversi	1.190	2.167	(977)
	Totale altri debiti	68.444	69.422	(978)
D 15	**Balance Eurocontrol**	20.728	12.970	7.758
	Totale debiti	389.193	385.957	3.236

I debiti hanno tutti scadenza inferiore a 12 mesi ad eccezione dei debiti per il balance Eurocontrol che è interamente oltre i dodici mesi. Nel dettaglio:

- gli acconti riguardano il debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze relativo sia agli incassi ricevuti da Eurocontrol per prestazioni rese dall'Aeronautica Militare Italiana (migliaia di euro 47.725), che ai ricavi conseguiti per gli aeroporti militari aperti al traffico aereo e civile. Tali somme sono considerate anticipazioni da conguagliare con il credito derivante dai corrispettivi e dalle 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 135.173, è riferibile 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 32.082) deriva dalle ricezioni di fatture avvenute nell'esercizio 2004 ma relative, ad acquisti e prestazioni di competenza dell'esercizio 2003;
- il valore dei debiti tributari è relativo, per migliaia di euro 46.884, al debito per le imposte IRPEG (migliaia di euro 29.755) ed IRAP (migliaia di euro 17.142) dell'esercizio, per migliaia di euro 6.224 alle ritenute effettuate sulle competenze del mese di dicembre 2003, relative al personale dipendente, versate nel mese di gennaio 2004;
- il debito verso Enti Previdenziali ed Assistenziali, pari a migliaia di euro 19.782 costituito dagli oneri sociali calcolati sulle competenze liquidate al personale di ruolo per il mese di dicembre (migliaia di euro 8.702) e dalla quota di oneri relativi agli accantonamenti effettuati per competenza in base alle disposizioni di Legge e del CCNL (migliaia di euro 11.080);
- il debito verso il personale, pari a migliaia di euro 38.022, rappresenta, per migliaia di euro 6.134, il debito per ferie non godute e per la rimanente parte l'importo degli accantonamenti contrattuali e per gli stanziamenti di competenza.
- il valore degli altri debiti (migliaia di euro 68.444) 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, di cui si è provveduto alla restituzione, in applicazione della Legge 24/ 12/2003 nr. 350 – Finanziaria 2004, nel mese di Gennaio 2004; per migliaia di euro 1.190 da debiti diversi prevalentemente attribuibili a pignoramenti di quote degli emolumenti del personale e ad altri debiti verso diversi; per migliaia di euro 115, 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	31.12.03	31.12.02	Variazioni
Risconti passivi:			
Contributi su specifici investimenti	29.553	11.314	18.239
Interessi di attualizzazione credito transato	2.373	4.253	(1.880)
Totale ratei e risconti	31.926	15.567	16.359

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. L'ammontare indicato corrisponde alla differenza tra i finanziamenti ricevuti e le quote di ammortamento dei beni, costituiti con tali fondi, relativi al periodo. 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.

5) Commento alle voci del Conto Economico

Di seguito vengono riportati i commenti relativi alle principali voci di conto economico, i cui valori al 31 dicembre 2003 sono confrontati con i corrispondenti dati del 2002.

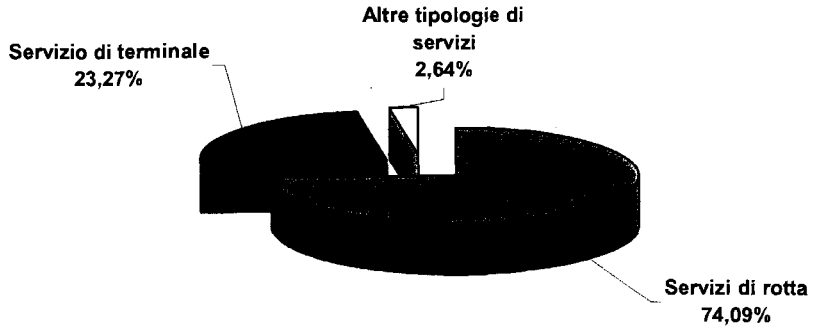
A. - VALORE DELLA PRODUZIONE **migliaia di euro 648.564**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 592.120)

1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni: **migliaia di euro 633.545**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 587.987)

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL VALORE DELLA PRODUZIONE



L'ammontare complessivo dei ricavi a tale titolo (pari a migliaia di euro 633.545) è costituito, per migliaia di euro 639.232, dal valore dei servizi effettivamente erogati nel periodo; per migliaia di euro 12.970 dall'accredito in conto economico del balance

generatosi nell'anno 2001 e per migliaia di euro 20.728 dall'addebito del balance 2003 che avrà effetto sulla tariffa per l'anno 2005; il tutto ai fini di raggiungere, per i servizi di rotta, l'equilibrio economico previsto dalla convenzione Eurocontrol. La richiesta di erogazione dei servizi mostra, nel periodo in esame, sostanziali incrementi rispetto al medesimo dato 2002. Nel dettaglio, relativamente ai servizi di sorvolo, l'incremento totale delle unità tariffate è di circa l'8%; medesima tendenza positiva risulta riscontrabile nei servizi di terminale che registrano una variazione pari a circa l' 8,14%.

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 38.484 e per migliaia di euro 24.184, nonché quelli relativi alla gestione degli aeroporti a basso traffico pari a migliaia di euro 53.662.

Il totale degli altri servizi (migliaia di euro 2.071) comprende, tra gli altri, per migliaia di euro 687, le prestazioni di radiomisure, per migliaia di euro 642, le prestazioni ATS, per migliaia di euro 125, i servizi di informazione aeronautica e per migliaia di euro 235, i servizi formativi.

5. Altri ricavi e proventi **migliaia di euro 15.019**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 4.133)

Gli altri ricavi e proventi sono riferiti:

a. finanziamenti CEE, per migliaia di euro 4.694, ricevuti per l'attività di ricerca nell'ambito dei progetti MFF, ADS TEN, ADS MEDUP, MOSDI;

b. all'accredito a conto economico della parte di risconto per migliaia di euro 3.780 inerente i finanziamenti PON e FESR, destinati all'ammodernamento degli aeroporti del sud i cui programmi sono entrati in ammortamento nel 2003;

c. alla plusvalenza derivante dall'alienazione di due antenne radar planari per migliaia di euro 1.550;

d. all'utilizzo del fondo svalutazione crediti in relazione alla valorizzazione di crediti in precedenza interamente svalutati, per migliaia di euro 2.756;

e. a recuperi e rimborsi diversi per migliaia di euro 2.056, di cui circa migliaia di euro 895 relative alle restituzioni effettuate dall'Istituto Assicurativo in relazione alle spese legali e peritali sostenute per il tragico evento di Linate, migliaia di euro 311 per il rimborso di oneri sostenuti per la riparazione dell'ILS di Bari danneggiato da un aeromobile e, per la parte rimanente, al recupero di costi per utenze comuni.

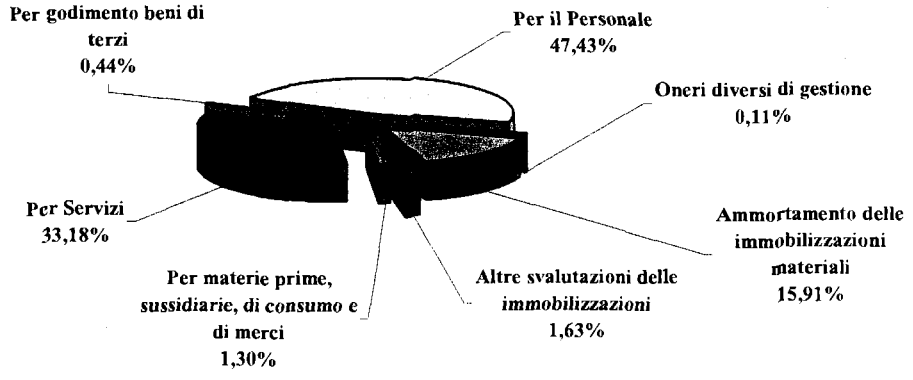
f. ricavi di natura diversa per migliaia di euro 183.

B. Costi della produzione **migliaia di euro 611.161**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 568.895)

Nella tabella sottostante è rappresentata graficamente la ripartizione percentuale dei costi.

RIPARTIZIONE PERCENTUALE COSTI DELLA PRODUZIONE



La Ripartizione è rappresentata al netto della Variazione delle rimanenze di materiale di consumo e parti di ricambio (migliaia di € 6.109)

6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci **migliaia di euro 8.043**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 10.136)

Si tratta di costi che si riferiscono agli acquisti di parti di ricambio (migliaia di euro 5.668) di cui quelle di importo inferiore a euro 516,46 (migliaia di euro 539) vengono spesate

nell'esercizio, al materiale di consumo (migliaia di euro1.405), nonché a combustibili e materiali aeronautici (migliaia di euro 970).

7. Per servizi **migliaia di euro 204.829**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 178.673)

Il costo relativo a questo aggregato risulta principalmente ascrivibile a:

1. servizi di manutenzione degli apparati dislocati nei diversi impianti aeroportuali (migliaia di euro 88.248);
2. prestazioni di Eurocontrol per il coordinamento dei flussi di traffico, per la gestione della fatturazione e degli incassi dei servizi di rotta (migliaia di euro 33.800);
3. costi di ricerca e sviluppo (migliaia di euro 21.929);
4. servizi di telecomunicazione e trasmissione dati (migliaia di euro 14.547);
5. spese per utenze (migliaia di euro 7.424);
6. costo delle polizze assicurative (migliaia di euro 6.771);
7. costi per i servizi di vigilanza (migliaia di euro 4.449);
8. costi per il servizio di mensa (migliaia di euro 4.174);
9. aggiornamento software (migliaia di euro 3.145);
10. manutenzioni ed adattamento di locali (migliaia di euro 2.835);
11. servizi di pulizie (migliaia di euro 2.712);
12. contribuzione a Ceats (migliaia di euro 1.795);
13. altri servizi (migliaia di euro 3.302) oltre che a prestazioni di natura diversa di minore rilevanza.

Il confronto con i dati 2002 evidenzia che l'incremento di costo, pari a migliaia di euro 26.157 (14,64%) è ascrivibile, principalmente, ai costi di Ricerca e Sviluppo (+ 16.677 migliaia di euro), oltre che alla contribuzione Eurocontrol (+ 3.591 migliaia di euro), ai premi assicurativi (+ 4.239 migliaia di euro) ed ai costi di telecomunicazione (+ 2.893 migliaia di euro).

Tutte le altre voci hanno registrato variazioni di diverso segno che, nel complesso, hanno determinato una diminuzione del fabbisogno (- 1.243 migliaia di euro).

8. Per godimento di beni di terzi **migliaia di euro 2.701**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 2.927)

Si riferiscono, principalmente, alla locazione di immobili ed agli oneri derivanti dall'imposizione di servitù di passaggio (migliaia di euro 1.572), al noleggio di materiale tecnico ed ai canoni di leasing (migliaia di euro 1.129).

9. Per il Personale **migliaia di euro 292.800**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 285.095)

L'organico medio del personale, al 31 Dicembre 2003, è di 3.400 unità (-16 unità rispetto all'anno precedente). L'organico puntuale, a fine esercizio, è di 3.320 unità (-77 unità rispetto al 31 dicembre 2002).

I costi di personale contabilizzati nel 2003 comprendono, analogamente al 2002, accantonamenti per gli oneri derivanti dallo stipulando C.C.N.L. 2002-2005 , nonché gli stanziamenti dell'esercizio per complessive migliaia di euro 26.600.

Gli oneri stipendiali sono passati da 215.432 a 205.758 migliaia di euro con una diminuzione del 4,49%.

In particolare la componente strutturale della retribuzione, ovvero stipendi, maggiorazioni per lavoro in turno, premio di produzione ed altri premi, registra un lieve

incremento, pari allo 0,72%, totalizzando costi per 185.458 rispetto ai 184.128 migliaia di euro del 2002. Gli oneri relativi alla componente accessoria della retribuzione (straordinario, reperibilità e missioni), passano da migliaia di euro 23.417 a migliaia di euro 19.582, registrando una variazione in diminuzione pari ad oltre il 16%, attribuibile alla ottimizzazione delle turnazioni e degli schieramenti operativi. I minori costi residui pari ad oltre 7.100 migliaia di euro sono invece ascrivibili ai compensi sostitutivi delle ferie non godute che passano da 7.887 a 718 migliaia di euro; ciò per effetto di una situazione contingente determinata dalla circostanza che il dato 2002 rifletteva prevalentemente gli oneri derivanti dalla prima costituzione del fondo per le ferie relative agli anni 2001e 2002.

Tra altri costi del personale è opportuno segnalare che, dal primo gennaio 2003, a seguito di accordi contrattuali, la Società ha stipulato, per la prima volta, con un istituto assicurativo, una polizza sanitaria per il personale dipendente il cui costo è pari a migliaia di euro 3.825.

Relativamente all'incentivo all'esodo (migliaia di euro 9.806) il 2003 registra un sensibile aumento, rispetto al medesimo dato del 2002, in ragione dell'uscita di personale prevalentemente operativo, non dirigente prossimo all'età pensionabile.

Infine per quanto riguarda la nuova previdenza integrativa, formula innovativa per l'Azienda, il cui costo per l'anno 2003 è pari a migliaia di euro 2.728, trattasi dell'istituzione, per il personale non dirigente, di una forma pensionistica complementare ai sensi del decreto legislativo 124/93, in applicazione dell'accordo con le OO.SS.NN. del 29 settembre 2001. Tale forma pensionistica viene attivata mediante adesione di Enav, in qualità di parte istitutiva, a PREVAER (Fondo Pensione Complementare dei lavoratori aeroportuali e dei settori affini). L'adesione per i dipendenti è volontaria e comporta il versamento di un contributo pari al 2% della retribuzione utile (art. 71 C.C.N.L.) da parte del dipendente e di una quota, pari ad 1,5 volte la contribuzione del dipendente, da parte della società, oltre al prelevamento di tutto il T.F.R..

Al 31 dicembre 2003 hanno aderito al Fondo circa 1944 dipendenti.

10. Ammortamenti e svalutazioni migliaia di euro 108.241

(al 31.12.2002 migliaia di euro 95.894)

In questa voce risultano ricompresi gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali, per migliaia di euro 98.207, la svalutazione delle immobilizzazioni, per migliaia di euro 1.510 e le svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante, per migliaia di euro 8.524.

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. Riclassifiche per adeguamento ai Principi Eurocontrol per il 2002).

	DESCRIZIONE	31-dic-03
A) IMMOBILI:	1) Opere d'arte e fabbricati	4,00%
	2) Costruzioni leggere (tettoie, fabbricati etc.)	10,00%
B) APPARECCHIATURE ELETTRONICHE:	3) Macchine elettroniche ed elettromecc. e sist. telefonici elettronici	14,00%
	4) Apparecchiature per elaborazione dati, compresi i computers	20,00%
C) IMPIANTISTICA:	5) Impianti radiofonici	14,00%
	6) Impianti di registrazione	14,00%
	7) Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	14,00%
	8) Centrali manuali ed elettromeccaniche	14,00%
	9) Centrali ed impianti elettronici	14,00%
	10) Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	14,00%
	11) Impianti di alimentazione	9,00%
D) AUTOMEZZI:	12) Autovetture, motoveicoli e simili (compresi automezzi attrezzati)	25,00%
	13) Autoveicoli da trasporto	25,00%
E) AEROMOBILI:	14) Velivoli aziendali	10,00%
	15) Scorta strategica di dotazione velivoli	10,00%
F) IMPIANTI DI PISTA:	16) Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	14,00%
G) ARREDI:	17) Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	10,00%
H) CESPITI VARI:	18) Attrezzatura varia e minuta	14,00%

L'incremento registrato, migliaia di euro 28.346 pari a circa il 40% dei corrispondenti valori del 2002, è attribuibile all'applicazione dell'aliquota piena (migliaia di euro 20.325) per i cespiti entrati in produzione nell'anno 2002, agli ammortamenti dell'esercizio 2003 per nuovi investimenti (migliaia di euro 12.618) ed alla riduzione per cespiti interamente ammortizzati pari a migliaia di euro 4.597.

Le svalutazioni effettuate nell'esercizio sono relative alle immobilizzazioni materiali derivanti da spese di ricerca e sviluppo ed ai beni obsoleti eliminati dall'attivo patrimoniale, per un importo pari a migliaia di euro 1.510.

Sono stati, inoltre, svalutati i crediti nei confronti di Eurocontrol, per migliaia di euro 8.344, al fine di adeguare il fondo svalutazione all'ammontare dei crediti "Doubtful", dallo stesso comunicati, per i servizi di rotta e di terminale, oltre all'accantonamento degli interessi di mora previsti sui crediti commerciali pari a migliaia di euro 180.

11. Variazione delle rimanenze **migliaia di euro 6.109**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 4.754)

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 o in quelli precedenti e non ancora utilizzate, per migliaia di euro 7.073 e dalla svalutazione delle parti di ricambio, relative ad apparati usciti dal contesto operativo in quanto non più utilizzabili, per migliaia di euro 964.

14. Oneri diversi di gestione **migliaia di euro 655**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 924)

Fra tali oneri, le voci più significative risultano essere quelle relative ad imposte e tasse dell'esercizio non sul reddito pari a migliaia di euro 290, di cui migliaia di euro 175 relative al pagamento dell'ICI, nonché ad abbonamenti a riviste specializzate pari a migliaia di euro 185, .a spese di rappresentanza, pari a migliaia di euro 82 ed a minusvalenze derivanti dall'alienazione di immobilizzazioni materiali.

C. PROVENTI ED ONERI FINANZIARI **migliaia di euro 5.289**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 1.178)

16. Altri proventi finanziari **migliaia di euro 5.289**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 1.436)

I proventi finanziari sono costituiti prevalentemente da interessi attivi su depositi bancari, per migliaia di euro 2.443, dagli interessi di attualizzazione calcolati sul credito IVA transato, il cui rimborso è stato concordato in quattro rate, per migliaia di euro 1.880, da interessi di mora per migliaia di euro 180 e da interessi legali per ritardato pagamento delle tariffe aziendali, per migliaia di euro 762.

17. Interessi ed altri oneri finanziari **migliaia di euro 0**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 258)

Si registrano oneri finanziari per differenze su cambi, pari a euro 26.

E. PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI **migliaia di euro 3.638**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 7.372)

20. Proventi **migliaia di euro 15.201**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 20.414)

La componente principale, pari a migliaia di euro 8.127, è costituita da sopravvenienze attive, derivanti dal calcolo a consuntivo del Coefficiente di Tariffazione relativo al 2002, per migliaia di euro 5.782 e dalla contabilizzazione di introiti dei servizi di rotta e terminale relative ad anni precedenti; da insussistenze del passivo relative a note di credito emesse sulla tariffazione dei servizi di rotta e terminale, a cancellazioni di debiti diversi derivanti dalla conversione dei dati del sistema contabile finanziario a quello civilistico, per migliaia di euro 651 ed alla revisione del debito accantonato per RFS e ferie non godute, per

migliaia di euro 853; dall' adeguamento del Fondo Contenzioso del Personale, alla luce dei contenziosi in essere al 31 dicembre 2003, per un importo pari a migliaia di euro 4.625; dall' adeguamento del Fondo Imposte Differite, per un importo pari a migliaia di euro 725.

21. Oneri **migliaia di euro 11.563**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 13.043)

L'ammontare complessivo è costituito da:

- **sopravvenienze passive** (migliaia di euro 10.645) determinate dall'imputazione, per competenza, di costi relativi ad esercizi precedenti. Rispetto al dato già registrato in sede di semestrale (migliaia di euro 9.490) l'incremento, pari a migliaia di euro 1.155, è dovuto, principalmente, a spese di telecomunicazioni (migliaia di euro 400), di pulizie (migliaia di euro 249), di vigilanza (migliaia di euro 142), di manutenzioni (migliaia di euro 63) e per prestazioni diverse (migliaia di euro 301).

Rispetto al complessivo dato annuale, le voci più significative riguardano:

1. gli oneri di personale che si riferiscono alla liquidazione di competenze arretrate relative all'esercizio 2001 e precedenti, (stipendi 481 migliaia di euro, incentivazione 558 migliaia di euro, oneri previdenziali sulle competenze pregresse 341 migliaia di euro; ferie pregresse 117 migliaia di euro, lavoro in turno 118 migliaia di euro, straordinario ed altri istituti della componente accessoria per la parte rimanente);
2. le spese di telecomunicazione, per migliaia di euro 2.600, relative al canone per l'uso del circuito analogico nazionale per il secondo semestre 2002. Per tali costi si è posto il problema di evitare lo slittamento temporale determinato dalle modalità di fatturazione (semestrale posticipata) ricostituendo la corretta competenza economica;
3. altre spese di comunicazione (migliaia di euro 2.068) per le quali l'onere straordinario è costituito da numerose fatture emesse dalla Telecom per regolarizzare forniture di esercizi precedenti per le quali si è reso necessario un capillare censimento delle linee effettivamente in uso ad Enav al fine di determinare, congiuntamente, gli oneri pregressi realmente dovuti;

- **insussistenze dell'attivo** (migliaia di euro 918) derivanti dalle rettifiche sul fatturato Eurocontrol relativo agli anni precedenti e da cancellazioni di crediti diversi derivanti dalla suddetta conversione dei dati dal sistema contabile finanziario a quello civilistico.

22. Imposte sul reddito **migliaia di euro 22.699**

(al 31.12.2002 migliaia di euro 19.405)

Le imposte IRPEG ed IRAP di competenza ammontano a migliaia di euro 46.898 rettificate, per migliaia di euro 3.496, dalle imposte anticipate calcolate sulle riprese a tassazione e dall'utilizzo del fondo imposte differite sui contributi in conto capitale per migliaia di euro 20.703.

In dettaglio la composizione delle imposte dell'esercizio è la seguente (migliaia di euro):

Descrizione	imposte correnti	imposte differite	imposte anticipate	imposte dell'esercizio
IRAP	17.142	(880)	0	16.262
IRPEG	29.756	(19.823)	(3.496)	6.437
Totale imposte e tasse	46.898	(20.703)	(3.496)	22.699

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.

Nel 2003, è stato computato un balance negativo (ricavi superiori ai costi effettivi) per migliaia di euro 20.728.

E' stato, inoltre, rettificato, sulla base del calcolo definitivo, il balance 2002. La variazione è pari a migliaia di euro 5.782.

Le movimentazioni delle poste patrimoniali relative sono state le seguenti:

Debito per Balance

Anno di formazione	31.12.02	rettifiche	decrementi	incrementi	31.12.03
2003	12.970		(12.970)	20.728	20.728
	12.970	0	(12.970)	20.728	20.728

Credito per Balance

Anno di formazione	31.12.02	rettifiche	decrementi	incrementi	31.12.03
2003	18.692	5.782			24.474
	18.692	5.782	0	0	24.474

Poiché il Balance comprende componenti tariffarie relative ai costi dell'AMI ed al costo Eurocontrol, i cui dati consuntivi saranno comunicati dopo la chiusura del presente bilancio, si ritiene opportuno, a fini prevalentemente fiscali, indicare la suddivisione dell'importo complessivo:

- nella quota Enav, di certa determinazione, pari a migliaia di euro 22.845, sicuramente deducibile;
- nella quota AMI + Eurocontrol, soggetta a rideterminazione (pari a migliaia di euro 2.117), che cautelativamente sarà ripresa a tassazione.

6) Risorse Umane

L'organico medio aziendale nel corso dell'esercizio ha subito la seguente evoluzione:

ORGANICO MEDIO	31/12/03	31/12/02
Dirigenti	55	52
Quadri	257	215
Impiegati		
Controllori traffico aereo	1.467	1.420
Esperti assistenza al volo	852	938
Operatori servizio meteo	36	38
Piloti	15	15
Tecnici di volo	15	15
Amministrativi	408	413
Tecnici	168	179
Personale informatico	92	90
Personale di supporto	35	41
Totale impiegati	3.345	3.364
Totale presenze medie	3.400	3.416

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 annuale per l'Organo amministrativo risulta pari a circa migliaia di euro 567, di cui circa 160 riferibili alla precedente gestione, mentre quello per il Collegio sindacale ammonta a circa migliaia di euro 63.

La quota di costo di competenza, riferibile al Consiglio di Amministrazione risulta così articolata:

Presidente del C.d.A.	circa migliaia di euro	92
Amministratore Delegato.	circa migliaia di euro	256
Consiglieri (5 membri).	circa migliaia di euro	59

Il presente bilancio, composto da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario e nota integrativa, corrisponde in modo veritiero alle risultanze delle scritture contabili.

Roma, 2 aprile 2004

Il presente bilancio è stato
approvato in pari data
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente
Gen. Bruno Nieddu

PAGINA BIANCA

ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO
(ENAV Spa)

ESERCIZIO 2004

PAGINA BIANCA

RELAZIONE AMMINISTRATIVA

PAGINA BIANCA

ORGANI SOCIALI E DI CONTROLLO

PAGINA BIANCA

Consiglio di Amministrazione

Nome	Carica
Bruno Nieddu	*Presidente*
Guido Pugliesi	*Amministratore delegato*
Tiziano Barbetta	*Consigliere*
Carlo Griselli	*Consigliere*
Linda Lanzillotta	*Consigliere*
Fabrizio Franco Testa	*Consigliere*
Luciano Vannozzi	*Consigliere*

Direttore Generale

Raffaele Rizzi

Magistrato della Corte dei Conti

Ivan De Musso

Collegio Sindacale

Nome	Carica
Michele Pisanello	*Presidente*
Antonella Bientinesi	*Sindaco effettivo*
Maria Maddalena La Montagna	*Sindaco effettivo*
Francesco Bilotti	*Sindaco supplente*
Gianfranco Orioli	*Sindaco supplente*

Società di Revisione

Reconta Ernst & Young S.p.A.

PAGINA BIANCA

PROFILO ISTITUZIONALE

PAGINA BIANCA

Storia

La gestione dei servizi di assistenza al traffico aereo civile, fino al 1978, era sotto la gestione dall'Aeronautica Militare Italiana.

La smilitarizzazione dei servizi di assistenza al traffico aereo è avvenuta, nel periodo 1979/81, mediante una fase Commissariale che ha preparato la nascita dell'Azienda autonoma dotata di personalità giuridica ed autonomia contabile e finanziaria.

Tale assetto istituzionale è rimasto fermo sino al 1996, allorché con la nascita dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo sono state poste le basi per la successiva ed attuale costituzione in società per azioni a partire dal 1 Gennaio 2001.

Enav è un'azienda chiamata a svolgere compiti istituzionali, con specificità tecnico-operativa per il controllo del traffico aereo in chiave europea, che opera in regime di monopolio naturale, a tariffazione regolata, con obbligo di soddisfazione della domanda di mercato.

Quadro normativo

La legge che istituisce l'Enav S.p.A. come unico organo di controllo del traffico aereo di diritto privato è la n. 665 del 21 dicembre 1996, che ha trovato attuazione in seguito all'emanazione del Decreto Interministeriale del 22 dicembre 2000, numero 704993.

Conseguentemente alla legge del 20 dicembre 1995, n. 575, concernente l'adesione dello Stato italiano alla convenzione internazione Eurocontrol, dal 1 gennaio 1996 l'Enav è divenuta membro dell'Organismo Europeo per la sicurezza della navigazione aerea – EUROCONTROL -

L'attività dell'ENAV viene regolata attraverso un *Contratto di Programma ed un Contratto di servizio* con lo Stato Italiano, come previsto dall'art. 9 della citata L. 665 del 21 dicembre 1996.

Le attività aziendali vengono svolte, sia a livello nazionale sia a livello internazionale, nel rispetto degli accordi e degli indirizzi definiti in ambito U.E., ECAC (European Civil Aviation Conference) ed EUROCONTROL, nonché in linea con gli sviluppi del programma europeo di armonizzazione ed integrazione dei sistemi di gestione del traffico aereo EATMP (European Air Traffic Management Programme).

Missione

La società ha per oggetto l'esercizio dei servizi di assistenza al volo, dei sistemi e delle attività di sviluppo, produzione, erogazione, vendita ed esportazione dei servizi della navigazione aerea in Italia e all'estero e qualsiasi attività comunque connessa o complementare.

Nel perseguimento dell'oggetto sociale la società garantisce la sicurezza della navigazione aerea, contribuisce all'efficienza del sistema nazionale dei trasporti e garantisce l'accesso al sistema di navigazione aerea a tutte le categorie di utenza, nel rispetto degli impegni internazionali del paese, salvaguardando la sicurezza e la sovranità nazionale

La società ha come obiettivo la Creazione di Valore pubblico nel sistema del Trasporto Aereo del Paese:
- consentendo la circolazione aerea "in sicurezza" nello spazio aereo gestito
- con sempre migliori livelli negli obiettivi istituzionali, ed in particolare con i massimi standard tecnici e di sistema nella Sicurezza del Volo
- secondo la domanda ottimizzando l'efficacia del servizio per il "Sistema Cliente"e l'efficienza economica dell'Azienda
- e perseguendo una posizione primaria nel sistema ATM europeo

La misura del Valore Totale creato in un periodo è data dall'insieme dei livelli di soddisfazione degli Stakeholder nelle sue diverse dimensioni, comprensivo dell'aspettativa di un loro miglioramento.

Corporate governance

La Corporate governance è stata qui intesa quale sistema integrato attraverso il quale le attività aziendali sono governate e controllate per raggiungere l'obiettivo ultimo del modello comportamentale Enav, ispirato alla "Corporate Fairness", ossia ad una condotta etica e trasparente nella conduzione del business.

Nella corporate governance vengono definiti i compiti e responsabilità dei diversi organi istituzionali partecipanti, quali:

- l'assemblea: ha il compito di esprimere la volontà dell'azionariato in materia di nomine, approvazione del bilancio, operazioni sul capitale sociale, modifiche dello Statuto societario e operazioni straordinarie (fusioni, trasformazioni ...);

- il consiglio di amministrazione: oggi composto da sette membri, il presidente, l'amministratore delegato e cinque consiglieri, rappresenta l'organo amministrativo che ha come compito la gestione dell'azienda finalizzata all'attuazione della missione sociale.

  Il consiglio di amministrazione annovera tra i suoi compiti e prerogative:
  - la nomina del Presidente, qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea, e dell'Amministratore Delegato;
  - la nomina di un Direttore Generale;
  - l'individuazione delle strategie aziendali;
  - la verifica dei risultati conseguiti e la misurazione della performance tramite la redazione del progetto di bilancio di esercizio.

  La rappresentanza della Società di fronte a terzi spetta al Presidente del Consiglio di Amministrazione ed all'Amministratore Delegato nei limiti della delega conferita.

- Il direttore generale, nominato dal Consiglio di Amministrazione che ne definisce mansioni ed attribuzioni, partecipa, con funzioni consultive, alle riunioni del Consiglio stesso e si occupa della gestione della società in funzione della realizzazione delle strategie aziendali.

- Il collegio sindacale ha il compito di vigilanza sull'amministrazione, sull'osservanza della legge e dello statuto, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile. Ha, inoltre, l'attribuzione del controllo contabile.

PAGINA BIANCA

PRINCIPALI DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

PAGINA BIANCA

(in migliaia di Euro)

	2004	2003	Variazioni	%
Ricavi	672.236	639.292	32.944	5,15%
Altri ricavi operativi	16.031	15.019	1.012	6,74%
Totale valore della produzione	688.267	654.311	33.956	5,19%
Costi del personale	321.503	292.800	28.703	9,80%
Costi per servizi	205.671	204.829	842	0,41%
Ammortamenti ed accantonamenti	127.521	108.241	19.280	17,81%
Altri costi della produzione	14.003	5.291	8.712	164,66%
Totale costi della produzione	668.698	611.161	57.537	9,41%
Diff. fra valore e costi della produzione	19.569	43.150	(23.581)	-54,65%
Utile (perdita) d'esercizio	27.090	23.630	3.460	14,64%

Il valore della produzione è di 688,3 milioni di euro e si incrementa di circa 34 milioni di euro rispetto all'analogo dato dell'anno precedente (l'incremento nel 2003 rispetto al 2002 era stato di 62,2 milioni di euro).

Da evidenziare che nel valore della produzione è compreso il valore dei ricavi per i servizi di rotta e di terminale per 529,5 milioni di euro rispetto a 522,9 milioni di euro dell'esercizio precedente con un incremento di 6,6 milioni di euro pari a circa a un +1,3%.

A tale incremento contribuisce lo sviluppo dei ricavi dei servizi di rotta, bilanciato parzialmente dai minori ricavi di terminale conseguenti anche alla diminuzione della tariffa avvenuta nel 2004 (da 3,14 € a 2,97 € per unità di servizio).

Con riferimento ai ricavi relativi al recupero degli oneri per i servizi di rotta e di terminale resi in regime di esenzione si assiste ad una riduzione dell'onere a carico dello Stato da 116,3 milioni del 2003 a 102,7 milioni del 2004 (-13,6 milioni di euro).

Il decremento è strettamente correlato alla riduzione di traffico, (tradottasi in una riduzione di 14,1 milioni di euro) conseguente alla particolare situazione del traffico militare del 2003 (per l'avvio delle operazioni in Iraq), parzialmente bilanciata dai maggiori ricavi da voli esenti di altra natura per 0,5 milioni di euro.

I costi della produzione presentano un incremento dei costi del personale, dei costi dei servizi e degli altri costi della produzione per complessivi 38,3 milioni di euro.

L'incremento è determinato dal maggiore costo del personale legato al rinnovo contrattuale, alla insufficiente disponibilità di risorse operative che determina prestazioni aggiuntive e dal contenuto incremento dei costi per servizi e degli altri costi di produzione.
Nei costi di acquisto è compresa la svalutazione delle parti di ricambio di magazzino che determina un incremento reale allineato all'indice di inflazione.

Per quanto riguarda gli ammortamenti si evidenzia un incremento conseguente anche agli investimenti rilasciati nel 2004 (per +11 milioni di euro). L'incremento degli accantonamenti per rischi, svalutazione immobilizzazioni e crediti (quest'ultima connessa alla grave crisi della solvibilità dei vettori) è stato di 8,3 milioni di euro.

La differenza tra il valore e i costi della produzione è di 19,6 milioni di euro e si decrementa rispetto al 2003, essenzialmente, per l'effetto delle svalutazione dei crediti, per 15,3 milioni di euro e per l'accantonamento per rischi per 3 milioni di euro, non ricompresi nei ricavi.

In linea generale il conto economico del 2004 recepisce una minore crescita dei ricavi rispetto all'andamento dei costi.

Il miglioramento del risultato economico – da un utile di milioni di euro 23,6 nel 2003 a milioni di euro 27,1 nel 2004 – si determina per effetto di componenti di natura fiscale in buona parte riferite alla prima contabilizzazione di imposte anticipate su fondi tassati relativi ad esercizi precedenti, in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente, come ampiamente illustrato nell'ambito della nota integrativa.

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

Manutenzione e conduzione degli impianti

L'Enav ha avviato, per la prima volta dopo oltre vent'anni di attività, un reale processo di cambiamento delle logiche che governano il delicatissimo settore della manutenzione e della conduzione degli impianti, recependo e traducendo gli indirizzi parlamentari e governativi in una strategia basata su di un processo di graduale internalizzazione delle attività e sul correlato potenziamento delle strutture tecniche interne.

La necessaria continuità nella fase di transizione è stata assicurata mediante l'espletamento, tutt'ora in corso, di una gara europea basata su criteri di reale competitività, il cui aggiudicatario avrà la responsabilità di garantire la piena efficienza e disponibilità funzionale dei sistemi, secondo criteri e procedure tipici della più moderna prassi contrattuale in materia di outsourcing e sotto la costante vigilanza delle strutture aziendali.

Ai primi di febbraio la Vitrociset SpA, attuale affidataria del servizio, ha manifestato la propria disponibilità a cedere ad Enav l'intero ramo d'azienda relativo alla conduzione tecnica ed alla manutenzione degli impianti.

L'acquisizione delle competenze e delle attività oggi assicurate da Vitrociset risulterebbe pienamente coerente con le linee strategiche della Società in quanto consentirebbe di accelerare l'operazione di internalizzazione e di semplificare lo sviluppo delle competenze Enav necessarie ad assicurare l'efficienza dei suoi sistemi operativi.

In relazione a quanto sopra il C.d.A. ha, pertanto, dato mandato al Vertice dell'Azienda di avviare i contatti con Vitrociset per valutare la concreta percorribilità dell'acquisizione del ramo d'azienda.

Trasferimento di 15 aeroporti militari

I Ministeri della Difesa, delle Infrastrutture e dei Trasporti, e dell'Economia e delle Finanze hanno sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato al trasferimento al Demanio Statale, Ramo Trasporti -aviazione civile di aeroporti e/o sedimi aeroportuali appartenenti al Demanio Difesa-.
Di conseguenza, verrà richiesto ad Enav di provvedere alla fornitura dei servizi della navigazione aerea attualmente erogati dall'Aeronautica Militare.
A tal fine è stata prevista la costituzione di un apposito gruppo di lavoro, cui partecipano anche rappresentanti di Enav, per definire i tempi e le modalità e le risorse necessarie.
L'obiettivo è, comunque, di tale portata da richiedere una completa revisione della programmazione aziendale sia sotto il profilo tecnico - operativo che sotto quello finanziario.

Single European Sky (S.E.S).

Il Single European Sky ha preso avvio nella seconda metà degli anni 90 dalla sollecitazione dell'Associazione internazionale dei vettori aerei (I.A.T.A.) intesa ad ottenere una ottimizzazione dei costi di assistenza in rotta.

Il Parlamento Europeo il10 marzo del 2004 ha emanato la relativa normativa composta da quattro regolamenti (dal n° 549/04 al n° 552/04) le cui disposizioni attuative dovrebbero essere operanti entro aprile del 2005.

L'obiettivo generale del Single European Sky è quello di un miglioramento delle performance globali del complessivo sistema di controllo del traffico nello spazio aereo superiore europeo attraverso:

- la messa in essere di condizioni di " continuità tecnico-funzionale" nel cielo europeo;
- la razionalizzazione delle rotte, oggi condizionate da colli di bottiglia, rallentamenti e traiettorie subottimali conseguenti gli assetti degli spazi aerei nazionali.

Studi comparativi hanno evidenziato l'esistenza di un significativo gap di performance fra Stati Uniti ed Europa costituito da carenze di produttività ed, in misura preponderante, dalla circostanza che in Europa i costi indiretti incidono sui diretti molto più che negli Stati Uniti.

In ordine alla produttività l'analisi ha dimostrato che la prestazione di picco è, sostanzialmente, equivalente mentre sussistono differenze strutturali nelle modalità di manifestazione della domanda di traffico e nella flessibilità degli operatori.

Relativamente, invece, alla maggiore incidenza dei costi indiretti risulta palese l'effetto delle economie di scala che possono giustificare, anche, buona parte della differenza di produttività strutturale in quanto il maggior volume di traffico impone una migliore distribuzione della domanda, rendendo meno difficoltoso l'incremento della flessibilità del sistema.

Non si è, pertanto, rilevato un problema di tecnologia, perché questa è sostanzialmente eguale, né di risorse umane, in quanto la produttività di picco è, anch'essa, comparabile ma, fondamentalmente, un problema di dimensioni.

Il S.E.S. è la risposta a questa esigenza, resa possibile dalla tecnologia che ha reso disponibile l'interoperabilità e consentirà, nel medio periodo, di assorbire progressivamente i divari di produttività causati dall'ancor embrionale integrazione europea.

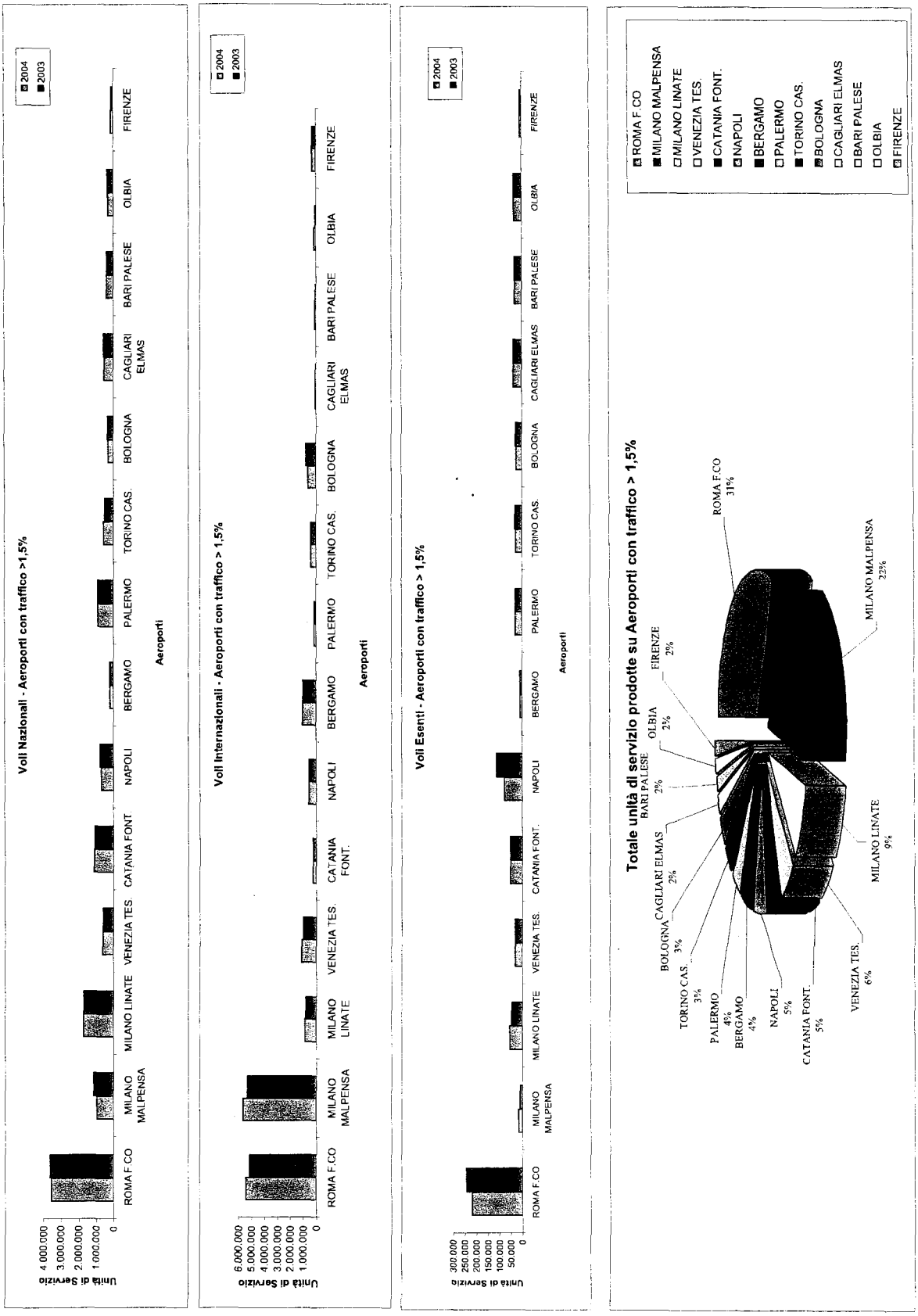
Viene perseguito l'obiettivo di uniformare il modo di operare dei Service-Providers Europei e di istituire, nel periodo 2005-08, dei blocchi funzionali sovranazionali mediante accordi fra gli Enti erogatori dei servizi. Qualora non dovessero registrarsi risultati sostanziali in tal senso nei primi due anni di vigenza della normativa, la

Commissione Europea procederebbe alla definizione dei blocchi funzionali di spazio aereo autonomamente e d'imperio.

Il 2009 è la data prefissata per la ratifica dei Service-Providers Europei con la conseguente nascita di una nuova geografia A.T.S. Ciò quale preludio al passaggio, subito dopo, alla tecnologia satellitare.

Siffatta prospettiva, nel mentre può offrire all'Enav un'importante opportunità per assumere un ruolo di eccellenza in un'area allargata rispetto all'attuale, ponendosi al centro di un'articolato sistema di alleanze che abbia particolare riguardo al Mediterraneo, potrebbe, anche, rappresentare una grave minaccia alla sopravvivenza ed all'integrità aziendale qualora il ruolo della Società fosse ridimensionato e condizionato da soggetti stranieri più reattivi ai cambiamenti e più solidi sul piano finanziario.

Distribuzione delle Unità di Servizio di Terminale sugli aeroporti ENAV SpA



Distribuzione delle Unità di Servizio di Terminale sugli aeroporti ENAV SpA

APT ENAV		VOLI NAZIONALI		VOLI INTERNAZIONALI		VOLI ESENTI TOT.		VOLI TOTALI		
AEROPORTO		2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	% 04/03
LIRF	ROMA FIUMICINO	3.557.695,47	3.616.220,09	5.450.828,34	5.138.422,13	218.886,58	244.374,79	9.227.410,39	8.999.017,01	2,54%
LIMC	MILANO MALPENSA	966.843,47	1.166.333,13	5.665.599,34	5.343.833,11	18.269,31	12.019,44	6.650.712,12	6.522.185,68	1,97%
LIML	MILANO LINATE	1.748.292,88	1.747.725,26	849.785,31	846.203,91	55.126,16	48.745,93	2.653.204,35	2.642.675,10	0,40%
LIPZ	VENEZIA TESSERA	629.579,51	608.794,07	1.120.046,33	1.016.107,45	32.360,56	33.804,34	1.781.986,40	1.658.705,86	7,43%
LICC	CATANIA FONTANAROSSA	1.095.574,16	1.070.158,12	254.573,16	241.346,20	53.592,62	53.628,21	1.403.739,94	1.365.132,53	2,83%
LIRN	NAPOLI	712.517,13	774.935,34	599.947,41	549.797,43	80.336,36	111.570,28	1.392.800,90	1.436.303,05	-3,03%
LIME	BERGAMO	198.410,18	214.848,43	1.056.314,00	991.413,02	9.996,79	9.958,54	1.264.720,97	1.216.219,99	3,99%
LICJ	PALERMO PUNTA RAISI	890.307,12	892.706,34	169.372,51	138.385,00	29.679,27	28.384,19	1.089.358,90	1.059.475,53	2,82%
LIMF	TORINO CASELLE	557.269,93	498.699,01	431.313,55	407.423,88	28.296,34	31.024,68	1.016.879,82	937.147,57	8,51%
LIPE	BOLOGNA	279.995,00	354.283,84	637.645,69	767.213,04	25.764,31	28.607,59	943.405,00	1.150.104,47	-17,97%
LIEE	CAGLIARI ELMAS	528.418,10	546.810,55	85.304,22	51.257,41	37.059,35	37.331,79	650.781,67	635.399,75	2,42%
LIBD	BARI PALESE	395.800,12	357.713,48	114.620,80	79.179,10	32.112,57	33.575,62	542.533,49	470.468,20	15,32%
LIEO	OLBIA COSTA SMERALDA	317.850,45	329.637,43	133.768,83	110.158,71	35.596,61	35.137,74	487.215,89	474.933,88	2,59%
LIRQ	FIRENZE	145.342,42	111.089,47	328.708,76	296.141,48	8.964,73	7.861,98	483.015,91	415.092,93	16,36%
LICA	LAMETIA TERME	294.090,90	263.318,97	50.588,23	58.995,28	25.762,69	25.167,06	370.441,82	347.481,31	6,61%
LIMJ	GENOVA	204.915,57	193.120,33	123.304,33	132.083,26	28.745,40	30.832,46	356.965,30	356.036,05	0,26%
LIEA	ALGHERO	160.718,84	190.656,06	85.358,12	53.572,58	23.739,27	21.078,06	269.816,23	265.306,70	1,70%
LIPK	FORLI'	115.681,15	25.557,07	130.076,98	70.964,66	9.065,38	7.230,93	254.823,51	103.752,66	145,61%
LIPQ	RONCHI DEI LEGIONARI	127.242,64	131.574,83	71.316,97	61.989,46	10.318,59	7.643,17	208.878,20	201.207,46	3,81%
LIPY	ANCONA FALCONARA	79.130,02	94.224,15	107.686,61	98.500,16	16.571,41	24.075,57	203.388,04	216.799,88	-6,19%
LIBP	PESCARA	43.693,90	51.654,80	58.350,11	51.233,51	17.992,00	15.291,89	120.036,01	118.180,20	1,57%
LICR	REGGIO CALABRIA	77.657,92	126.202,14	1.147,41	673,53	11.652,21	13.356,35	90.457,54	140.232,02	-35,49%
LICD	LAMPEDUSA	53.694,39	56.284,98	644,49	116,23	4.470,61	2.828,26	58.809,49	59.229,47	-0,71%
LIMP	PARMA	20.564,94	27.456,50	8.325,27	7.284,84	7.499,10	6.306,75	36.389,31	41.048,09	-11,35%
LIPB	BOLZANO	16.641,14	16.587,45	9.684,28	4.946,23	10.035,78	10.183,08	36.361,20	31.716,76	14,64%
LICG	PANTELLERIA	32.983,25	28.090,69	212,92	257,17	2.118,91	2.185,04	35.315,08	30.532,90	15,66%
LIMZ	CUNEO	15.660,12	14.514,04	12.571,15	10.802,72	5.466,02	5.929,75	33.697,29	31.246,51	7,84%
LIBC	CROTONE	28.381,75	28.918,02	3.984,40	916,07	1.193,35	1.342,59	33.559,50	31.176,68	7,64%
LIRZ	PERUGIA	16.426,57	16.105,53	6.515,87	4.689,48	3.420,34	3.656,72	26.362,78	24.451,73	7,82%
LIBG	GROTTAGLIE	2.379,88	2.993,59	103,75	105,54	22.268,96	19.939,26	24.752,59	23.038,39	7,44%
LIMG	ALBENGA	5.018,34	1.217,27	1.878,72	2.673,08	9.431,44	11.261,64	16.328,50	15.151,99	7,76%
LIRU	ROMA URBE	2.290,87	2.228,39	107,84	140,61	7.425,53	9.255,90	9.824,24	11.624,90	-15,49%
LIMA	TORINO AERITALIA	3.407,37	2.230,45	204,95	35,02	5.172,88	6.285,85	8.785,20	8.551,32	2,74%
LIPU	PADOVA	1.248,85	1.142,12	382,76	351,60	6.336,69	6.495,99	7.968,30	7.989,71	-0,27%
LIRI	SALERNO	942,22	843,29	182,91	151,40	6.298,95	6.973,51	7.424,08	7.968,20	-6,83%
LIBF	FOGGIA	3.329,31	3.734,45	137,85	86,59	855,20	1.054,25	4.322,36	4.875,29	-11,34%
LIQN	RIETI	364,63	160,22	-	-	2.350,10	3.084,78	2.714,73	3.245,00	-16,34%
LIPN	VERONA BOSCOMANTICO	186,27	273,42	9,32	51,55	1.561,25	3.662,76	1.756,84	3.987,73	-55,94%
LIPV	VENEZIA LIDO	512,19	216,09	43,67	71,37	1.118,22	2.289,27	1.674,08	2.576,73	-35,03%
TOTALE		13.331.058,97	13.569.259,41	17.570.647,16	16.537.573,81	906.911,84	963.436,01	31.808.617,97	31.070.269,23	

TOTALE UDS 2004	31.808.617,97	TOTALE UDS 2003	31.070.269,23
SOGLIA >1,5%	477.129,27	SOGLIA >1,5%	466.054,04

PAGINA BIANCA

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA

PAGINA BIANCA

Signor Azionista,

il bilancio al 31 dicembre 2004 che viene sottoposto all'approvazione dell'assemblea riporta un utile netto di esercizio pari ad euro 27.089.768.

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 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 2004 nel suo insieme e nelle singole appostazioni;
- la distribuzione dell'utile di esercizio pari ad euro 27.089.768 nel seguente modo:

- a riserva legale per il 5%	euro	1.354.488
- a riserva straordinaria	euro	735.280
- a distribuzione dell'utile	euro	25.000.000
		27.089.768

La presente relazione è parte integrante
del bilancio approvato in data 31 marzo 2005
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente
Gen. Bruno Nieddu

Glossario

Acronimo	Descrizione
ACC	Area Control Center
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
ALRS	Automatic Line Routing Switch
AMI	Aeronautica Militare Italiana
ATC	Air Traffic Control
ATS	Air Traffic Services (include ATC, FIS, AFIS, ALRS)
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
CIITI	Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq
CRAV	Centro Regionale Assistenza al volo
CRCO	Central Route Charges Office
CTA	Controllore del Traffico Aereo
CUT	Coefficiente Unitario Tariffazione
EAV	Esperto di Assistenza al Volo
EGNOS	European Geostationary navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ESARR	Eurocontrol SAfety Regulatory Requirements
ESSP	European Satellite Services Provider
FDP	Flight Data Processing
FESR	Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
FIS	Flight Information Service
GEIE	Gruppo Europeo di Interesse Economico
INAIL	Istituto Naz. di Assicuraz. Contro Infortuni sul Lavoro
INPDAP	Istituto Naz. di Previdenza per i Dipendenti dell'Amm.ne Pubblica
IRAP	Imposta Regionale sulle Attività Produttive
IRES	Imposta sul Reddito delle Società
MFF	Mediterranean Free Flight
PON	Programma Operativo Nazionale Settore Trasporti
RIA	Retribuzione individuale di Anzianità
SCCAM	Servizi di Coord. e Controllo dell Aeronautca Militare
SES	Single European Sky
SICTA	Sistemi innovativi controllo traffico aereo
STN	Sistema telegestione Nazionale
TFR	Trattamento di Fine Rapporto
TFS	Trattamento di Fine Servizio
UDS	Unità di Servizio

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

ENAV S.p.A.

Via Salaria, 716 - 00138 Roma

Capitale sociale € 1.121.744.385,00 I.V.

Reg. Imp. Roma – C.F. e CCIAA 97016000586 – REA 965162

Società con Socio unico

Relazione del Collegio Sindacale

al bilancio chiuso al 31 dicembre 2004

All'Assemblea dei Soci della Società ENAV S.p.A..

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2004 i Sindaci, nell'espletamento del mandato loro affidato dall'Assemblea dei Soci, hanno provveduto, come risulta dal libro verbali del Collegio Sindacale, ad eseguire i controlli previsti dalla vigente normativa.

La nostra attività è stata ispirata alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

In particolare:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- abbiamo partecipato a tutte le Assemblee dei Soci ed adunanze del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo, ragionevolmente, assicurare che le azioni deliberate sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- abbiamo ottenuto dagli Amministratori, principalmente durante le riunioni di Consiglio di Amministrazione, le informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni poste in essere sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle Funzioni e a tale riguardo, al momento, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;

- abbiamo valutato e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle Funzioni e l'esame dei documenti aziendali.

Non sono pervenute denunce ex art. 2408 del Codice Civile così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili, limitazioni, eccezioni o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente relazione.

Nel corso dell'esercizio non sono stati richiesti e rilasciati dal Collegio Sindacale pareri previsti dalla legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Per quanto concerne la funzione del controllo contabile ex art. 2409 bis del Codice Civile attribuita al Collegio dall'Assemblea dei Soci del 20 luglio 2004, si evidenzia quanto segue:

1. Il Collegio ha svolto la revisione contabile del bilancio di esercizio dell'ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2004.

La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori dell'ENAV S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2. Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione contabile. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio di esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio.

3. Lo stato patrimoniale e il conto economico presentano ai fini comparativi i valori dell'esercizio precedente. Per il giudizio sul bilancio dell'esercizio precedente si fa riferimento alla relazione emessa dalla

Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. in data 21 aprile 2004.

4. A nostro giudizio, il bilancio di esercizio della ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2004 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della società.

5. Come evidenziato dagli Amministratori nella nota integrativa, il conto economico dell'esercizio include gli importi di Euro 43.457 mila, contabilizzato alla voce "ricavi delle vendite e delle prestazioni", e di Euro 5.123 mila, contabilizzato alla voce "proventi straordinari", derivanti dall'utilizzo del "Fondo stabilizzazione tariffe" e del "Fondo rischi per oneri diversi" entrambi originati dalla Riserva ex Lege n. 289/02, come deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2002. In sede di rilevazione delle imposte dell'esercizio 2004, detti proventi, in quanto già assoggettati ad imposta sostitutiva, sono stati considerati dalla Società, sentito anche il parere dei propri consulenti, tra le variazioni in diminuzione della base imponibile ai fini IRES, mentre il solo importo di Euro 43.457 mila è stato considerato dalla Società anche tra le variazioni in diminuzione della base imponibile ai fini IRAP. Gli Amministratori, pur ritenendo fondate le argomentazioni a supporto della tesi seguita, che considera detti importi come utilizzi di fondi tassati, ad ulteriore conferma dell'interpretazione adottata, si stanno attivando per proporre interpello all'Agenzia delle Entrate competen-

te. Una diversa interpretazione della norma fiscale avrebbe comportato la rilevazione di imposte correnti per un importo superiore a quanto stanziato nel conto economico dell'esercizio 2004 fino ad Euro 17.877 mila.

Roma, 13 aprile 2005

Il Collegio Sindacale

PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

BILANCIO 2004

PAGINA BIANCA

Stato patrimoniale

			ATTIVO	31.12.2004	31.12.2003
A)			**Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti**	0	0
			Totale	**0**	**0**
B)			**Immobilizzazioni**		
	I		***Immobilizzazioni immateriali***		
		6)	immobilizzazioni in corso e acconti	4.272.459	984.574
			Totale	**4.272.459**	**984.574**
	II		***Immobilizzazioni materiali***		
		1)	terreni e fabbricati	94.245.544	84.339.861
		2)	impianti e macchinario	510.711.369	474.888.262
		4)	altri beni	2.885.564	1.361.404
		5)	immobilizzazioni in corso e acconti	271.222.767	253.716.180
			Totale	**879.065.244**	**814.305.707**
	III		***Immobilizzazioni finanziarie***		
		1)	partecipazioni in:		
		a)	imprese controllate	704.900	704.900
		d)	altre imprese	118.182	18.182
			Totale	**823.082**	**723.082**
			Totale immobilizzazioni	**884.160.785**	**816.013.363**
C)			**Attivo circolante**		
	I		***Rimanenze***		
		1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	45.176.997	43.648.986
			Totale	**45.176.997**	**43.648.986**
	II		***Crediti***		
		1)	**verso clienti**		
		a)	esigibili entro l'esercizio successivo	195.305.144	212.119.363
		b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
		2)	**verso imprese controllate**		
		a)	esigibili entro l'esercizio successivo	0	194.555
		b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
		3)	**verso imprese collegate**		
		a)	esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
		b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
		4 bis)	**crediti tributari**		
		a)	esigibili entro l'esercizio successivo	180.229.973	144.041.659
		b)	esigibili oltre l'esercizio successivo	23.125.000	46.250.000
		4 ter)	**imposte anticipate**		
		a)	esigibili entro l'esercizio successivo	14.348.473	3.495.923
		b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
		5)	**verso altri**		
		a)	esigibili entro l'esercizio successivo	12.519.242	13.487.014
		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
			Totale crediti	**440.415.874**	**444.062.318**
	III		***Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni***		
		4)	altre partecipazioni	1.000.611	0
		6)	altri titoli	177.107.251	0
			Totale	**178.107.862**	**0**
	IV		***Disponibilità liquide***		
		1)	depositi bancari e postali	170.452.982	454.559.746
			Totale	**170.452.982**	**454.559.746**
			Totale attivo circolante	**834.153.715**	**942.271.050**
D)			**Ratei e risconti**	1.463.828	11.835
			Totale	**1.463.828**	**11.835**
			TOTALE ATTIVO	**1.719.778.328**	**1.758.296.248**

Segue Stato Patrimoniale

		PASSIVO	31.12.2004	31.12.2003
A)		***Patrimonio netto***		
	I	Capitale	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	1.181.502	0
	V	Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0
	VI	Riserve statutarie	0	0
	VII	Altre riserve:	0	0
		- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
		- Riserva straordinaria	225.692	225.692
		- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
		Totale altre riserve	61.230.295	61.230.295
	VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
	IX	Utile (perdita) dell'esercizio	27.089.768	23.630.041
		Totale	**1.211.245.950**	**1.206.604.721**
B)		***Fondi per rischi ed oneri***		
	2)	Fondo imposte anche differite	13.592.358	27.010.197
	3)	altri	74.254.133	104.507.152
		Totale	**87.846.491**	**131.517.349**
C)		**Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**	**43.956.003**	**40.470.040**
D)		***Debiti***		
	6)	**acconti**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	56.525.303	53.935.937
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	7)	**debiti verso fornitori**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	117.848.054	135.172.834
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	9)	**debiti verso imprese controllate**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	124.484	0
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	12)	**debiti tributari**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	11.951.663	11.692.725
	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
	b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
	14)	**altri debiti**		
	a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	29.217.916	106.466.550
	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
		Totale	**262.609.412**	**347.778.347**
E)		**Ratei e risconti**	114.120.472	31.925.791
		Totale	**114.120.472**	**31.925.791**
		TOTALE PASSIVO	**1.719.778.328**	**1.758.296.248**
		CONTI D'ORDINE		
		Impegni assunti	475.507.199	295.109.915
		- Beni presso Terzi		
		- Beni Immobili Trasferiti	1	1
		- Fidejussioni	29.351.856	72.851.723

Conto Economico

	31.12.2004		31.12.2003	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
Prestazioni di servizi istituzionali e vendite	634.010.449		641.268.386	
Rettifiche tariffe per Balance Eurocontrol dell'esercizio	14.888.042		(20.727.948)	
Utilizzo balance Eurocontrol anno n-2	(24.473.804)		12.969.953	
Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	43.456.542		0	
Variazioni per balance Eurocontrol	4.034.409		5.781.513	
Variazioni per consuntivazione esenzioni	320.247	672.235.885	0	639.291.904
5) Altri ricavi e proventi		16.030.707		15.019.127
Totale valore della produzione		**688.266.592**		**654.311.031**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		8.958.613		8.043.383
7) Per servizi		205.671.222		204.829.269
8) Per godimento di beni di terzi		3.429.797		2.701.376
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	230.532.589		205.758.366	
b) Oneri sociali	68.375.569		62.223.674	
c) Trattamento di fine rapporto	8.227.785		7.199.184	
d) Trattamento di quiescenza e simili	0		0	
e) Altri costi	14.367.547	321.503.490	17.619.113	292.800.337
10) Ammortamenti e svalutazioni				
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	109.173.780		98.206.612	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		1.510.298	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	15.346.869	124.520.649	8.524.059	108.240.969
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		856.016		(6.109.069)
12) Accantonamenti per rischi		3.000.000		0
13) Altri accantonamenti		0		0
14) Oneri diversi di gestione		758.265		655.030
Totale costi della produzione		**668.698.052**		**611.161.295**
Differenza fra valore e costi della produzione		**19.568.540**		**43.149.736**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
16) Altri proventi finanziari				
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	1.168.484		0	
d) proventi diversi dai precedenti	6.236.621	7.405.105	5.288.691	5.288.691
17) Interessi e altri oneri finanziari		58.840		0
17-bis) Utili e perdite su cambi		124.851		(26)
Totale proventi e oneri finanziari		**7.471.116**		**5.288.665**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
19) Svalutazioni				
a) di partecipazioni	3.576		0	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	162.353	165.929	0	0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20) Proventi		8.058.425		8.774.490
21) Oneri				
imposte relative a esercizi precedenti	1.715.107		0	
sopravvenienze passive	3.188.564	4.903.671	10.883.505	10.883.505
Totale proventi e oneri straordinari		**3.154.754**		**(2.109.015)**
Risultato prima delle imposte		**30.028.481**		**46.329.386**
22) Imposte dell'esercizio				
Imposte correnti	(27.997.313)		(46.897.965)	
Imposte differite	13.417.840		20.702.697	
Imposte anticipate	11.640.760	(2.938.713)	3.495.923	(22.699.345)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		**27.089.768**		**23.630.041**

NOTA INTEGRATIVA

Criteri di redazione e valutazione

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004, costituito dai prospetti contabili di Stato Patrimoniale, Conto Economico e dalla Nota Integrativa, è stato redatto facendo riferimento alle norme di legge che disciplinano il Bilancio d'esercizio, interpretate ed integrate dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Non si sono verificate situazioni che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui agli art.2423 comma 4 e 2423 bis comma 2 del Codice Civile.

Gli schemi di Stato Patrimoniale e Conto Economico adottati sono conformi a quelli previsti dagli art. 2424 e 2425 del Codice Civile e la nota integrativa all'art. 2427 del Codice Civile, articoli di recente modificati per tener conto del nuovo diritto societario di cui al D.Lgs n° 6 del 17 gennaio 2003; conseguentemente sono stati riclassificati i corrispondenti dati dell'esercizio precedente.

La valutazione delle voci è stata fatta attenendosi a criteri generali di prudenza e competenza nella prospettiva di continuazione dell'attività. Sono stati iscritti esclusivamente gli utili realizzati alla data di chiusura dell'esercizio, e gli oneri e proventi sono rilevati per competenza indipendentemente dalla data di pagamento o di incasso.

I criteri di valutazione non sono stati modificati rispetto a quelli adottati nell'esercizio precedente.

I prospetti contabili sono stati redatti in unità di Euro, nella nota integrativa tutti gli importi, ove non diversamente indicato, sono esposti in migliaia di euro (m€).

Alla presente nota sono allegati n 3 prospetti di dettaglio che ne formano parte integrante

Si fa presente che Enav S.p.A. 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 società controllata sul presente bilancio risulta irrilevante.

Si è proceduto ad operare alcune riclassifiche al bilancio 2003 per garantire la comparabilità con il bilancio 2004, come più dettagliatamente indicato nell'allegato 5.

Criteri di valutazione applicati

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione ed esposte al netto degli ammortamenti.

Il costo delle immobilizzazioni la cui utilizzazione è limitata nel tempo è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione alla residua possibilità di utilizzazione dei cespiti di riferimento.

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.

Quest'ultimo non può essere mantenuto nei successivi esercizi se sono venuti meno i motivi delle rettifiche effettuate.

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 implicano un incremento del valore dei relativi beni o un prolungamento della loro vita utile, sono iscritti in aumento delle corrispondenti voci delle immobilizzazioni.

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.

Quest'ultimo non può essere mantenuto nei successivi esercizi se sono venuti meno i motivi delle rettifiche effettuate.

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, sono determinate sulla base della residua possibilità di utilizzazione dei beni ex art. 2426 del Codice Civile, tengono conto dei criteri indicati nei principi guida emanati da Eurocontrol e risultano complessivamente conformi ai coefficienti previsti dalla normativa fiscale per settori di attività similari che utilizzano impianti ed apparecchiature analoghe.

L'inizio dell'ammortamento avviene nel momento in cui il bene inizia a partecipare al processo produttivo assumendo, per il primo anno di esercizio, l'aliquota di ammortamento ridotta del 50%.

Partecipazioni

La valutazione delle partecipazioni è effettuata in base al costo di acquisto o di sottoscrizione rettificato, nel rispetto del principio della prudenza, per perdite durevoli di valore. Tali rettifiche non vengono mantenute nei successivi esercizi se vengono meno i motivi che le hanno determinate.

Per le partecipazioni in società controllate la valutazione è effettuata con il metodo del costo.

Rimanenze

Le rimanenze, costituite essenzialmente da parti di ricambio, ad utilizzo specifico, relativa agli impianti ed alle apparecchiature di controllo del volo sono valutate con il metodo del costo medio ponderato che appare quello più rispondente alla peculiare natura del magazzino Enav.

Le parti di ricambio non più utilizzabili sono svalutate mediante l'appostazione di un fondo svalutazione magazzino mentre quelle il cui costo è di importo modesto (fino a euro 516,46) vengono spesate nell'esercizio e non incluse nel valore delle rimanenze.

Crediti e debiti

I crediti sono iscritti in base al valore di presumibile realizzo. A tal fine il loro valore nominale viene rettificato in conto dal fondo svalutazione crediti che tiene conto dei rischi di possibile insolvenza dei debitori.

I debiti sono iscritti al valore nominale.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Le obbligazioni sono valutate al costo di acquisizione.

La gestione patrimoniale mobiliare, affidata ad un gestore professionale, comporta la registrazione di tutte le operazioni di acquisto e vendita incluse le commissioni e le eventuali ritenute degli incassi dei dividendi e di cedole nonché dei risultati di eventuali altre operazioni; il criterio di valutazione è quello del costo medio ponderato.

Alla fine dell'esercizio i valori di carico dei titoli in portafoglio,vengono confrontati con quelli di mercato sulla base delle quotazioni fornite dal gestore. Qualora il valore di mercato risulti inferiore a quello di carico si procede alla conseguente svalutazione.

Quest'ultima non può essere mantenuta nei successivi esercizi se sono venuti meno i motivi delle rettifiche effettuate.

Operazioni in valuta

I crediti ed i debiti in valuta sono contabilizzati in Euro al cambio vigente al momento di effettuazione dell'operazione. Gli stessi, a fine esercizio, unitamente ai fondi liquidi in valuta, sono esposti al cambio in vigore alla data di chiusura del bilancio.

Gli utili e le perdite che derivano dalla suddetta conversione al momento della chiusura del bilancio, sono rispettivamente accreditati e addebitati al Conto Economico come componenti di reddito di natura finanziaria e l'eventuale utile netto viene accantonato in apposita riserva non distribuibile fino al realizzo.

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.

Trattamento di 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 rappresenta l'effettivo impegno della Società nei confronti del proprio personale alla data di chiusura del bilancio.

Ratei e risconti

I ratei e i risconti comprendono costi e proventi comuni a più esercizi la cui entità varia in funzione del tempo e la cui competenza economica non coincide con la manifestazione numeraria.

Costi e ricavi

I costi ed i ricavi sono determinati in base al principio della competenza economica indipendentemente, quindi, dalla data di incasso o di pagamento; vengono comunque rettificati per effetto del meccanismo di "Balance Eurocontrol" che comporta l'adeguamento dei ricavi ai costi consuntivi; meccanismo illustrato in dettaglio nel paragrafo di commento nell'ambito dell'illustrazione del Conto economico.

Contributi

I contributi in conto capitale ricevuti sino all'esercizio 2002 sono iscritti a specifica riserva del Patrimonio Netto, al netto delle relative imposte differite in quanto, in ottemperanza all'art. 55 del D.P.R. 917/86, tali contributi sono assoggettati a tassazione in quote costanti nell'esercizio in cui sono incassati e nei quattro successivi.

I contributi relativi al co-finanziamento F.E.S.R. e P.O.N- Trasporti degli investimenti effettuati negli aeroporti del sud, vengono iscritti a risconti passivi allorché incassati e accreditati al conto economico nei vari esercizi proporzionalmente all'ammortamento dei cespiti ai quali si riferiscono.

I contributi a valere su spese di ricerca sostenute nell'ambito di progetti finanziati dalla C.E.E., vengono accreditati al conto economico allorché incassati.

Imposte

L'onere per imposte sul reddito è stimato sulla base della migliore stima del reddito imponibile determinato nel rispetto delle norme vigenti in materia. Le imposte anticipate (differite attive) sono rilevate qualora sussista il presupposto della ragionevole certezza del loro recupero.

Le imposte differite passive sono sempre rilevate a meno che non sia ritenuto improbabile che il relativo debito insorga.

In particolare, le imposte differite (differite passive) ed anticipate (differite attive) sono rilevate in bilancio sulle differenze temporanee, nel rispetto del principio della prudenza e nella ragionevole aspettativa dell'esistenza, nei futuri esercizi, di un reddito imponibile superiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

Le attività per le imposte anticipate e le passività per le imposte differite, laddove ne ricorrano i presupposti, vengono compensate oppure esposte rispettivamente tra i crediti e a voce specifica tra i fondi rischi.

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 ed impegni.

Commento alle voci dello Stato Patrimoniale

ATTIVO

B) IMMOBILIZZAZIONI

B.I - Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali ammontano a m€ 4.272, con un incremento di m€ 3.288 rispetto al 2003, e si riferiscono, prevalentemente, per m€ 2.416, ai costi per lo sviluppo di un software di proprietà, in corso di realizzazione, nell'ambito del programma italo francese FDP che riguarda interventi di gestione di dati di volo; per m€ 1.487 all'avvio, nel corso del 2004, di interventi, nei sistemi dei quattro centri di controllo, finalizzati alla sicurezza operativa denominato "sistema Fall Back" e per m€ 270 all'acquisto di software per la piattaforma STN (Sistema Telegestione Nazionale). Le suddette immobilizzazioni risultano in corso di esecuzione.

B.II - Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2004 ammontano a m€ 879.065 al netto dei fondi ammortamento, che, come appresso indicato ammontano a m€ 727.151. Le 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 macchinari 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 fisse e mobili. Gli altri beni sono costituiti da automezzi, arredi e macchine d'ufficio. La movimentazione delle immobilizzazioni materiali e relativi fondi di ammortamento è la seguente:

Costo storico

Categoria	31.12.03	incrementi	decrementi	riclassifiche	31.12.04
Terreni e fabbricati	128.687	1.583	0	13.784	144.054
Impianti e macchinari	1.054.473	11.105	(11.586)	127.838	1.181.830
Altri beni	7.379	576	(444)	1.599	9.110
Immobilizzazioni in corso e acconti	253.716	164.851	(4.124)	(143.221)	271.222
Saldi al 31.12.04	1.444.255	178.115	(16.154)	0	1.606.216

Fondo ammortamento

Categoria	31.12.03	incrementi	decrementi	riclassifiche	31.12.04
Terreni e fabbricati	44.347	5.461	0	0	49.808
Impianti e macchinari	579.585	103.117	(11.583)	0	671.119
Altri beni	6.017	596	(389)	0	6.224
Immobilizzazioni in corso e acconti					
Saldi al 31.12.04	629.949	109.174	(11.972)	0	727.151

Valori netto

Categoria	31.12.03	incrementi	decrementi	riclassifiche	31.12.04
Terreni e fabbricati	84.340	(3.878)	0	13.784	94.246
Impianti e macchinari	474.888	(92.012)	(3)	127.838	510.711
Altri beni	1.362	(20)	(55)	1.599	2.886
Immobilizzazioni in corso e acconti	253.716	164.851	(4.124)	(143.221)	271.222
Saldi al 31.12.04	814.306	68.941	(4.182)	0	879.065

Relativamente ai fabbricati, l'incremento dell'anno è pari a m€ 15.367 di cui m€ 13.784 relativi a opere in corso al 31 dicembre 2003 che sono state messe in esercizio nel 2004.

Riguardo agli impianti e macchinari, l'incremento totale è pari a m€ 138.943. La variazione è relativa:

- per m€ 11.105, a progetti iniziati ed ultimati nell'anno;
- per m€ 127.838, al completamento di progetti già iniziati in precedenti esercizi.

Il decremento, pari a m€ 11.586, deriva:

- dalla alienazione di una antenna radar planare, per m€ 780, quasi completamente ammortizzata che ha determinato una plusvalenza di m€ 775;
- dalla eliminazione di cespiti obsoleti, presenti su tutte le sedi periferiche, dove è stato compiuto un intervento per l' individuazione di beni in disuso completamente ammortizzati per i quali è stata avviata una procedura di eliminazione al fine della cancellazione sia dall'inventario che dalle scritture contabili, per un ammontare pari a m€ 10.806.

Per quanto riguarda gli altri beni si è registrato un incremento, pari a m€ 2.175, relativo ad acquisti di beni effettuati nel corso dell'anno ed alla riclassifica da immobilizzazioni in corso di cespiti entrati in esercizio. I decrementi, pari a m€ 444, sono relativi all'eliminazione di beni obsoleti.

Relativamente alle immobilizzazioni in corso, gli incrementi registrati, pari a m€ 164.851, rappresentano le nuove opere avviate nell'anno e non ancora completate; i decrementi, pari a complessivi m€ 4.124, sono relativi, prevalentemente ad acquisti di parti di ricambio riclassificate a magazzino di cui m€ 2.384 relative all'esercizio precedente e m€ 1.682 relativi ad acquisti effettuati nell'anno; le riclassifiche per m€ 143.221 rappresentano le immobilizzazioni entrate in uso nel corso dell'esercizio.

Relativamente ai fondi di ammortamento i decrementi sono pari a m€ 11.972 di cui m€ 780 relativi alla citata alienazione dell'antenna radar, per la rimanente parte all' eliminazione dei beni obsoleti (m€ 11.192).

Sono 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 contropartita nel patrimonio netto della Società senza ulteriori aggravi per oneri di natura fiscale.

B.III - Immobilizzazioni finanziarie

Il valore delle immobilizzazioni finanziarie al 31 dicembre 2004 è pari a m€ 823.

Nel periodo di riferimento si registra un incremento relativo alla partecipazione al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq, nella misura del 10% del fondo consortile, pari a m€ 100.

L'articolazione è esposta nella tabella sottostante:

Partecipate	31.12.2004	31.12.2003
Controllate:		
SICTA	705	705
Altre:		
ESSP GEIE	18	18
C.I.I.T.I.	100	-
	823	723

Il consorzio SICTA -Sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo- 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 quota di partecipazione è pari al 60% del fondo consortile.

L'ESSP (European Satellite Services Provider) GEIE, è un Gruppo Europeo di Interesse Economico con un fondo costituito dai versamenti degli associati pari a m€ 100, che ha come obiettivo la gestione operativa del satellite Egnos e la commercializzazione del relativo segnale (EGNOS Signal In Space); la quota di partecipazione è pari al 18% del Fondo Consortile.

Il CIITI (Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per L'Iraq), esegue, per conto degli Affari Esteri e/o del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i servizi finalizzati all'elaborazione

del "Piano Nazionale dei Trasporti" dell'Iraq, che indicherà le linee programmatiche a breve, media e lunga scadenza, relative all'adeguamento delle reti stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali ed interportuali, indicando possibili interventi risolutivi per il trasporto di massa nelle grandi aree metropolitane; la quota di partecipazione è pari al 10% del Fondo Consortile.

I dati patrimoniali della società controllata Sicta sono i seguenti:

	SICTA	
Sede:	Capodichino (NA)	
Fondo consortile	Euro	1.032.914
Patrimonio netto contabile al 31/12/2004	Euro	1.308.992
Utile al 31/12/2004	Euro	0
Entità della partecipazione ENAV		60,00 %
Patrimonio netto contabile pro-quota	Euro	785.395
Valore in bilancio al 31.12.04	Euro	704.900

Per elementi di maggior dettaglio si rimanda alla relazione sulla gestione nel paragrafo "Parti correlate".

C) ATTIVO CIRCOLANTE

C.I - Rimanenze

Le rimanenze, composte da parti di ricambio, ammontano complessivamente, al 31 dicembre 2004, a m€ 45.177 e comprendono tutte le scorte il cui costo unitario è superiore a euro 516,46. La movimentazione delle rimanenze di magazzino per il periodo di riferimento è la seguente:

Descrizione	31.12.03	Incrementi Netti	Altre Variazioni	31.12.04
Magazzino fiduciario	41.511	2.196	2.384	46.091
Magazzino diretto:				
Radiomisure	835	241		1.076
AVL (Aiuti Visivi Luminosi)	664	341		1.005
Altro Magazzino diretto	2.220	270		2.490
Svalutazioni di magazzino	(1.581)	(3.904)		(5.485)
Magazzino netto	**43.649**	**(856)**	**2.384**	**45.177**

Si fa presente che il magazzino fiduciario è affidato in gestione alla Società Vitrociset.

L'incremento del periodo per complessivi m€ 1.528 è dovuto al saldo fra i nuovi acquisti che, al netto della svalutazione, portano ad un decremento del magazzino di m€ 856 e la riclassifica delle parti di ricambio incluse nelle immobilizzazioni materiali in corso, per m€ 2.384.

La svalutazione , di m€ 3.904, è riferita alle parti di ricambio, relative ad apparati usciti dal contesto operativo in quanto non più utilizzabili.

C.II -Crediti

Crediti verso clienti

I crediti commerciali al 31 Dicembre 2004 sono così costituiti:

Descrizione	31.12.04	31.12.03	Variazioni
Crediti v/s Eurocontrol	119.307	117.732	1.575
Crediti v/s Ministero dell'Econ.e Finanze	102.817	116.566	(13.749)
Crediti v/s altri Ministeri	1	4	(3)
Altri crediti commerciali	6.386	6.919	(533)
Crediti in sofferenza	6.246	6.757	(511)
Fatture da emettere	297	80	217
Totale crediti verso clienti	235.054	248.058	(13.004)
Fondo svalutazione crediti	(39.749)	(35.939)	(3.810)
Esposizione commerciale netta	195.305	212.119	(16.814)

I crediti sono tutti con scadenza inferiore a 12 mesi.

Il credito v/s Eurocontrol, (m€ 119.307) è costituito dai corrispettivi per servizi di rotta e di terminale fatturati e non ancora incassati al 31 dicembre 2004.

Il credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a m€ 102.817, 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 ed ai costi degli aeroporti minori.

Gli altri crediti commerciali (m€ 6.386) derivano dalla fatturazione degli altri servizi complementari erogati dalla società.

L'importo dei crediti in sofferenza, completamente svalutati mediante accantonamento al fondo svalutazione crediti, pari a m€ 6.246, è costituito dall'ammontare residuo dei crediti , relativi ai servizi di rotta e di terminale, sorti prima dell'adesione ad Eurocontrol.

Il fondo svalutazione crediti, pari a m€ 39.749, copre tutte le possibili perdite che si potrebbero verificare sui crediti di natura commerciale. La movimentazione dell'anno è stata la seguente:

Descrizione	31.12.03	Assorbimenti	Utilizzi (Write off)	Decrementi	Accantonamenti	31.12.04
Crediti in sofferenza	6.757	(511)	0	0	0	6.246
Eurocontrol per sorvolo	26.332	(1.518)	(9.518)	13	13.986	29.295
Eurocontrol per terminale	2.670	0	0	0	1.236	3.906
Interessi di mora	180	(3)	0	0	125	302
Totale fondo	35.939	(2.032)	(9.518)	13	15.347	39.749

Relativamente ai crediti in sofferenza si registra un assorbimento pari a m€ 511 derivante dall'incasso di quote di piani di rientro su alcune compagnie aeree e da incassi di crediti interamente svalutati.

Per quanto riguarda, invece, i crediti derivanti dalla gestione Eurocontrol, per il sorvolo si registra un assorbimento pari a m€ 1.518 da incasso di crediti dubbi (doubtful) di anni precedenti, un utilizzo, pari a m€ 9.518, conseguente a cancellazioni di crediti ed un accantonamento, pari a m€ 13.986 inerente i crediti doubtful per l'anno 2004; i crediti derivanti dal servizio di terminale sono rettificati da un accantonamento per doubtful pari a m€ 1.236.

L'accantonamento, pari a m€ 125, è relativo agli interessi di mora maturati sugli altri crediti commerciali.

Gli accantonamenti conseguenti a crediti dubbi sono aumentati, rispetto ai corrispondenti dati del 2003, di m€ 6.823 attribuibile essenzialmente alla crisi di una compagnia aerea di rilevanza nazionale che ha risentito maggiormente del mutato scenario del mercato di riferimento.

Crediti verso controllate

Non si registrano, al 31 Dicembre, crediti nei confronti della società controllata Sicta.

Crediti verso altri

Al 31 Dicembre 2004, la presente voce è così composta:

Descrizione	31.12.04	31.12.03	Variazioni
- Crediti Tributari			
• Crediti v/s Erario per accordo transattivo (di cui migliaia di euro 23.125 a m/l termine)	46.250	69.375	(23.125)
• Crediti v/s Erario per IVA	135.609	120.114	15.495
• Crediti v/s Erario per imposte dirette	21.496	803	20.693
Totale Crediti Tributari	**203.355**	**190.292**	**13.063**
- Imposte Anticipate	**14.348**	**3.495**	**10.853**
- Crediti diversi			
• Crediti v/s INPDAP	1.572	7.115	(5.543)
• Crediti v/s Amministrazione Difesa	6.089	5.908	181
• Depositi cauzionali	405	233	172
• Anticipazioni	2.654	40	2.614
• Crediti gestione patrimoniale	1.732	0	1.732
• Altri crediti	67	191	(124)
Totale Crediti verso Altri	**12.519**	**13.487**	**(968)**
- Balance Eurocontrol	**14.888**	**24.474**	**(9.586)**
Totale	**245.110**	**231.748**	**13.362**

In particolare:

Crediti Tributari

- per m€ 46.250 al 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 che viene incassato in rate annuali pari a m€ 23.125;
- per m€ 135.609 al credito nei confronti dell'Erario per IVA maturata per buona parte negli esercizi 2001 e 2002. Nell'esercizio 2003 a seguito dell'accordo transattivo e del successivo interpello all'Amministrazione finanziaria in ordine al regime IVA proprio dei ricavi aziendali si è dato avvio alla procedura del plafond che ha consentito di ridurre progressivamente il valore del credito maturato negli ultimi due anni;
- per m€ 21.496 al credito netto verso l'Erario per imposte dirette, formato, principalmente, dal credito per gli acconti IRES e IRAP versati nel corso dell'esercizio, pari complessivamente a m€ 48.066 diminuito del debito per imposte dell'esercizio, pari a m€ 27.997 ;

Imposte anticipate

- Ammontano a m€ 14.348, e si riferiscono, prevalentemente, a fondi rischi tassati per contenziosi, al fondo svalutazione rimanenze ed al fondo svalutazione crediti tassato, contabilizzate nell'esercizio 2004 ed in quello precedente.

  Più precisamente, nell'esercizio sono state rilevate imposte anticipate per m€ 13.988, di cui m€ 7.302 relativi ad accantonamenti tassati nel 2004 e per m€ 6.686 a fondi tassati esistenti al 31 dicembre 2003, e sono state utilizzate imposte contabilizzate negli esercizi precedenti, per m€ 3.135, comportando una variazione netta di m€ 10.853.

  A tale proposito è opportuno evidenziare che mentre nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003, stante l'incertezza del contesto tariffario (possibile applicazione del c.d. price-cap), erano state rilevate imposte anticipate sostanzialmente solo sul fondo svalutazione crediti e sul fondo svalutazione magazzino, nel bilancio dell'esercizio 2004 si è proceduto a contabilizzare le imposte differite attive anche sui fondi rischi tassati che fino all'esercizio precedente non erano stati considerati.

  Tale scelta, effettuata dopo una approfondita ricognizione . delle differenze temporali esistenti, trova, tra l'altro, giustificazione nel fatto che nel corso del 2004 è stato definito lo schema del Contratto di Programma che, tra l'altro, determina puntualmente i criteri tecnico-economici del sistema tariffario, che consentono di ritenere che sussista la ,ragionevole certezza di realizzare, in futuro, imponibili fiscali tali da consentire il recupero delle imposte anticipate iscritte. Per maggiori dettagli, si rimanda al prospetto n° 3 allegato alla presente nota.

Crediti verso Altri

- per m€ 1.572 derivante dal residuo credito nei confronti dell'INPDAP per le quote di T.F.S. maturate dal personale che, a suo tempo, ha optato per il trasferimento delle proprie somme, già versate all'INPDAP, nel T.F.R. aziendale; nelle more della definizione della quota a suo carico, l'INPDAP ha provveduto nel mese di agosto 2004 a versare una ulteriore quota, pari a m€ 5.445;
- per m€ 6.089 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 m€ 405 a depositi cauzionali essenzialmente riferiti a operazioni riferite a garanzie prestate a terzi per la partecipazione di Enav a gare pubbliche;
- per m€ 2.654 principalmente ad anticipazioni erogate per missioni effettuate dal personale dipendente, sia operative che addestrative. L'incremento è da attribuire alla nuova procedura aziendale che ha previsto, a partire dal 1 gennaio 2004, la contabilizzazione al conto "anticipazioni" delle somme erogate a seguito dell'apertura del foglio di viaggio;
- per m€ 1.732 a crediti derivanti dalla gestione patrimoniale del portafoglio titoli curata dalla società Pioneer Investments, che costituiscono le disponibilità residue di liquidità al 31

Dicembre rispetto al capitale inizialmente affidato a tale società (Agosto 2004) che ammontava a m€ 100.000. Alla data di chiusura del bilancio, il residuo di m€ 1.732, si è determinato a seguito dell'acquisto e connessa gestione da parte della Pioneer di una vasta gamma di titoli, contabilmente inclusi nella voce "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni", più avanti commentata;

- per m€ 67, crediti di varia natura e di modesto importo unitario.

Crediti per balance Eurocontrol

Si veda in merito l' apposito paragrafo riportato al termine della presente nota integrativa.

CIII – Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La voce, pari a m€ 178.108, si riferisce quanto a m€ 80.000 all'acquisto di obbligazioni indicizzate quinquennali, negoziabili trimestralmente alla pari, ad ogni stacco cedola, emesse dalla Banca Nazionale del Lavoro, e per m€ 98.108 ai titoli acquistati tramite la società Pioneer Investments nel corso del 2004 al fine di ottimizzare le liquidità disponibili in termini di incremento dei proventi finanziari. La gestione di tali titoli avviene a cura di detta società, a seguito della stipula di un contratto su base individuale di portafogli di investimento con una linea di gestione speciale.

Più in particolare il portafoglio titoli ed il rispettivo valore di carico è così composto:

Obbligazionario Breve Termine	m€ 78.135
Fondi azionari	m€ 10.472
Azioni	m€ 1.001
Fondi Immobiliari	m€ 2.750
Fondi Hedge	m€ 5.750
	m€ 98.108

C.IV - Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide al 31 Dicembre 2004 sono pari a m€ 170.453 ripartite fra il conto infruttifero presso la Tesoreria centrale (m€ 41.167) ed i conti correnti bancari (m€ 129.286) aperti e gestiti direttamente.

La riduzione rispetto all'anno precedente, pari a m€ 284.107, è dovuta all'utilizzo della liquidità per le forme di investimento commentate nel paragrafo precedente.

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Il saldo dei risconti attivi al 31 Dicembre 2004 risulta pari a m€ 18. I ratei risultano pari a m€ 1.446, relativi, per m€ 1.081 alla contabilizzazione del rateo di interessi su titoli inerenti la

gestione Pioneer e per m€ 365, agli interessi maturati sulle obbligazioni BNL di cui alle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni, in scadenza a Gennaio 2005.

In dettaglio:

Descrizione	31.12.04	31.12.03	Variazioni
Risconti attivi:			
-Su licenze d'uso e abbonamenti	3	0	3
-su locazioni	15	12	3
Totale	18	12	6
Ratei attivi:			
Interessi su obbligazioni BNL	365	0	365
Gestione patrimoniale Pioneer	1.081	0	1.081
Totale	1.446	0	1.446
Totale complessivo	**1.464**	**12**	**1.452**

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto al 31 Dicembre 2004 risulta così composto:

Patrimonio netto	31.12.04	31.12.03
Capitale sociale	1.121.744	1.121.744
Riserva legale	1.181	0
Altre Riserve	61.231	61.231
Utile (Perdita) d'esercizio	27.090	23.630
Totale	1.211.246	1.206.605

In sede di approvazione del bilancio 2003 l'assemblea degli azionisti ha deliberato la destinazione dell'utile d'esercizio per il 5% a riserva legale (m€ 1.181) e per la parte residua (m€ 22.449) a Fondo stabilizzazione tariffe.

Capitale Sociale

Il Capitale sociale ammonta a euro 1.121.744.385 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.

Riserva legale

Tale riserva accoglie una quota, pari ad un ventesimo dell'utile netto 2003, (m€ 1.181) a tutela del capitale sociale dalle perdite che possono eventualmente verificarsi.

Altre Riserve sono costituite da:

Riserva ex-lege 292/93

Tale riserva (m€ 9.189) 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 (m€ 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 contributi in conto capitale

La voce accoglie i contributi in conto capitale erogati dallo Stato nel periodo 1996-2002 (m€ 51.816), esposti al netto delle relative imposte differite, nella misura del 37,25% dell'ammontare del contributo stesso.

Per le movimentazioni e le altre informazioni di legge si fa rinvio ai prospetti di dettaglio n° 1 e 2 in allegato alla presente nota.

B) FONDI PER RISCHI E ONERI

La composizione di tale voce ed i movimenti intervenuti nell'anno sono indicati nella tabella seguente:

Descrizione	31.12.03	Incrementi	Decrementi	31.12.04
Fondo imposte differite	27.010	587	(14.005)	13.592
Totale	27.010	587	(14.005)	13.592
Fondo rischi per contenzioso con il personale	17.327	0	(927)	16.400
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	3.300	3.000	(135)	6.165
Fondo rischi per oneri diversi	11.183	0	(11.183)	0
Fondo stabilizzazione tariffe	72.697	22.449	(43.457)	51.689
Totale altri fondi	104.507	25.449	(55.702)	74.254
Totale Fondi	131.517	26.036	(69.707)	87.846

Fondo imposte differite

Tale fondo accoglie sia le imposte differite sui contributi in conto capitale per i quali la società, 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 che su plusvalenze tassate. La movimentazione in diminuzione, pari a m€ 14.005 deriva dall'utilizzo della quota 2004 dei contributi in conto capitale, mentre l'incremento dell'esercizio si riferisce alla rilevazione delle imposte su plusvalenze tassate.

Per maggiori dettagli si fa rinvio all'apposito prospetto di dettaglio n.° 3 in allegato alla presente nota.

Fondo rischi per contenzioso con il personale

Il Fondo rappresenta le passività ragionevolmente stimabili a fronte del 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.. I decrementi sono relativi sia a ricorsi definiti (m€ 477), che ad una riduzione dettata da una revisione del fondo stesso.

Fondo rischi per altri contenziosi in essere

E' costituito a fronte delle passività che potrebbero emergere dalla definizione di potenziali contenziosi civili. L'incremento, pari a m€ 3.000, riguarda contenziosi nell'ambito di prevedibili rischi gestionali.

Fondo rischi per oneri diversi

Il fondo, appostato nel bilancio 2001, è stato incrementato nel corso dell'esercizio 2003, su indicazione dell'Assemblea, di m€ 10.000, derivanti dalla destinazione della riserva di Patrimonio netto sorta in seguito alla definizione dei crediti tributari nel 2002 per tener conto di eventuali contenziosi tariffari.

Alla luce di una più approfondita valutazione sotto il profilo giuridico e della circostanza che non risultano alla data contenziosi a tale titolo si è ritenuto di riclassificare in una apposita voce debitoria, tale fondo per la copertura di oneri insorgenti, pari a m€ 5.707 non preventivamente quantificati in ragione di incertezza normativa, relativi alle contribuzioni INAIL di parte del personale dipendente; il residuo al netto dell'utilizzo è stato utilizzato con appostazione contabile a "insussistenze del passivo".

Fondo stabilizzazione tariffe

Il fondo, appostato nel bilancio 2002, quale utilizzo della "Riserva da definizione crediti tributari" viene utilizzato dal Consiglio di Amministrazione, ad esaurimento, per conseguire la stabilizzazione del costo dei servizi. Al riguardo si fa rinvio a quanto illustrato nella relazione sulla gestione nell'ambito del paragrafo "andamento tariffario".

Nell'anno il fondo si è incrementato di m€ 22.449 a seguito della delibera assunta dall'Assemblea di destinare parte dell'utile dell'esercizio 2003 ed è stato utilizzato per m€ 43.457 .

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO.

Il trattamento di fine rapporto ha evidenziato la seguente movimentazione:

Descrizione	31.12.04
Saldo 31.12.2003	40.470
Accantonamenti quota TFR	4.830
Accantonamenti quota PREVAER	3.398
	8.228
Pagamenti effettuati	(4.742)
Saldo 31.12.2004	43.956

L'incremento, pari a m€ 8.228, è relativo all'importo dell'accantonamento, comprensivo di rivalutazione, di cui m€ 3.398 costituiscono la quota di T.F.R. da versare, come previsto dal C.C.N.L del personale Enav non dirigente, alla previdenza integrativa (Prevaer).

I decrementi rappresentano, per m€ 1.664, gli anticipi erogati nel corso dell'anno al personale che ne ha fatto richiesta e per m€ 3.031, il versamento delle due tranche all'istituto Prevaer e per m€ 47 il pagamento dell'imposta sostitutiva.

Il saldo finale tiene conto delle indennità, da corrispondere alla cessazione del rapporto di lavoro, maturate a favore dei dipendenti assunti a far data dal 1° Gennaio 1996 oltre a quelle spettanti a dipendenti assunti precedentemente a tale data che avevano optato per il passaggio dal regime T.F.S. (Trattamento Fine Servizio), a carico dell'INPDAP, a quello di T.F.R. a carico della Società. La quota di T.F.S. trasferita dall'INPDAP, pari a m€ 23.241, è in attesa di definitivo conguaglio.

Il fondo T.F.R. non include le indennità maturate a favore di dipendenti che non hanno esercitato l'opzione per il passaggio a T.F.R. conservando il preesistente regime T.F.S.. Il Trattamento di fine servizio, per tali dipendenti, alimentato attraverso gli oneri previdenziali sarà liquidato direttamente dall'Inpdap.

D) DEBITI

I debiti esposti in bilancio evidenziano un valore complessivo pari a m€ 262.609. Il dettaglio del saldo è il seguente:

Descrizione	31.12.04	31.12.03	Variazioni
Acconti:			
Anticipazioni Ministero Economia rotta	49.696	47.725	1.971
Anticipazioni Ministero Economia terminale	6.829	6.211	618
Totale Acconti	56.525	53.936	2.589
Fornitori:			
Debiti verso fornitori per fatture ricevute	61.200	103.091	(41.891)
Debiti verso fornitori per fatture da ricevere	56.648	32.082	24.566
Totale Fornitori	117.848	135.173	(17.325)
Debiti verso controllate	125	0	125
Debiti tributari:			
Debiti verso erario	11.951	6.224	5.727
Debiti imposte e tasse	0	5.469	(5.469)
Totale debiti tributari	11.951	11.693	258
Debiti verso enti previdenziali e assistenziali	30.248	19.782	10.466
Altri debiti			
Debiti verso dipendenti	26.823	38.022	(11.199)
GNSS	0	67.139	(67.139)
Depositi cauzionali	115	115	0
Debiti diversi	2.194	1.190	1.004
Debiti vs. partecipate	86	0	86
Totale altri debiti	29.218	106.466	(77.248)
Balance Eurocontrol	16.694	20.728	(4.034)
Totale debiti	262.609	347.778	(96.368)

I debiti hanno tutti scadenza inferiore a 12 mesi ad eccezione dei debiti per il Balance Eurocontrol che è interamente oltre i dodici mesi. Nel dettaglio:

- gli acconti riguardano il debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (m€ 56.525), maturato nel 2004, relativo sia agli incassi ricevuti da Eurocontrol per prestazioni rese dall'Aeronautica Militare Italiana, che ai ricavi conseguiti per gli aeroporti militari aperti al traffico aereo e civile. Tali somme sono considerate anticipazioni da conguagliare con il credito derivante dai corrispettivi e dalle 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 m€ 117.848, è riferibile ad investimenti in corso di avanzata realizzazione, a canoni di manutenzione, servizi per vigilanza e pulizia, etc. ; la parte relativa a fatture da ricevere (m€ 56.648) deriva dagli stanziamenti effettuati per tener conto degli effettivi costi di competenza dell'anno;
- il debito nei confronti della società controllata Sicta, pari a m€ 125, riguarda prestazioni di servizi così come indicato nell'ambito della voce "immobilizzazioni finanziarie" precedentemente commentata;
- il valore dei debiti tributari, pari a m€ 11.951 è relativo alle ritenute effettuate nel mese di dicembre 2004, riguardanti il personale dipendente, versate nel mese di gennaio;
- il debito verso Enti Previdenziali ed Assistenziali, pari a m€ 30.248 è costituito dagli oneri sociali calcolati sulle competenze liquidate al personale di ruolo per il mese di dicembre, oltre che agli accantonamenti contrattuali;
- il valore degli altri debiti (m€ 29.218) è costituito, dal debito verso dipendenti, pari a m€ 26.823 rappresentato, per m€ 8.440, dal debito per ferie non godute e per la rimanente parte dall'importo relativamente a quanto previsto dai nuovi contratti di lavoro del personale Enav, incluso quello relativo ai dirigenti, che prevedono l'erogazione nel 2005 di competenze maturate nel 2004; per m€ 115, da depositi cauzionali e per m€ 2.280 da debiti diversi. La variazione intervenuta nel periodo, per m€ 77.248 è relativa, principalmente, alla restituzione, effettuata nella prima parte del 2004 dei contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel 2002, in relazione al programma di navigazione satellitare Galileo che ha subito variazioni nella definizione dei soggetti partecipanti alla prima fase attuativa;
- il Balance Eurocontrol è pari m€ 16.694 e per il relativo commento si rimanda allo specifico paragrafo riportato al termine della presente relazione.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti sono così composti:

Descrizione	31.12.04	31.12.03	Variazioni
Risconti passivi:			
Contributi su specifici investimenti	113.075	29.552	83.523
Interessi di attualizzazione credito transato	1.045	2.373	(1.328)
Totale ratei e risconti	114.120	31.925	82.195

I ratei e risconti sono così costituiti:

- i contributi su investimenti riguardano il co-finanziamento F.E.S.R. e P.O.N.-Trasporti finalizzati ad interventi negli aeroporti del sud. L'ammontare indicato corrisponde alla differenza tra i contributi ricevuti e gli utilizzi correlati all'ammortamento dei beni cui si

riferiscono. L'ammontare riscontato parteciperà alla determinazione del risultato economico negli esercizi futuri in misura proporzionale agli ammortamenti effettuati;

- il risconto degli interessi è relativo all' attualizzazione del credito IVA transato, di cui è fatto cenno in precedenza, 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.

I risconti in parola sono così ricostruiti:

Contributi incassati nel 2002	m€	11.314
Contributi incassati nel 2003	m€	22.018
Utilizzi nel 2003	m€	(3.780)
Saldo al 31 Dicembre 2003	m€	29.552
Contributi incassati nel 2004	m€	89.230
Utilizzi nel 2004	m€	(5.707)
Saldo al 31Dicembre 2004	m€	113.075

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine esprimono il valore degli impegni di natura contrattuale, degli immobili trasferiti ad ENAV in forza del decreto ministeriale del 14/11/2000 e delle fideiussioni.

Gli impegni di natura contrattuale, pari a m€ 475.507, si riferiscono al valore dei contratti stipulati e non ancora completati, di cui m€ 387.921 riferiti ad impegni derivanti da contratti di investimento e m€ 87.587 da contratti stipulati per far fronte a spese correnti.

Nell'ambito degli investimenti, gli impegni di maggior rilievo risultano essere i seguenti:

- Flight Data Processing (FDP) m€ 56.599
- Sistema di Telegestione Nazionale (STN) m€ 32.912
- Ammodernamento aeroporto Venezia Lido m€ 26.694

I beni immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato F del decreto del 14 Novembre 2000 sono iscritti ad un valore simbolico e non sono riportati nell'attivo patrimoniale nell'attesa che venga completata la procedura di identificazione e di determinazione del valore, da parte dei competenti Organi del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Le fideiussioni, pari a m€ 29.352, sono relative a:

- garanzie bancarie ricevute a fronte della corretta esecuzione di alcuni contratti di fornitura stipulati (m€ 20.969);
- garanzie prestate a favore dell'Amministrazione Finanziaria per crediti IVA (m€ 7.684);
- altre garanzie rilasciate a favore di terzi per buona esecuzione lavori (m€ 699).

Commento alle voci del Conto Economico

Di seguito vengono riportati i commenti relativi alle principali voci di conto economico, i cui valori al 31 dicembre 2004 sono confrontati con i corrispondenti dati del 2003.

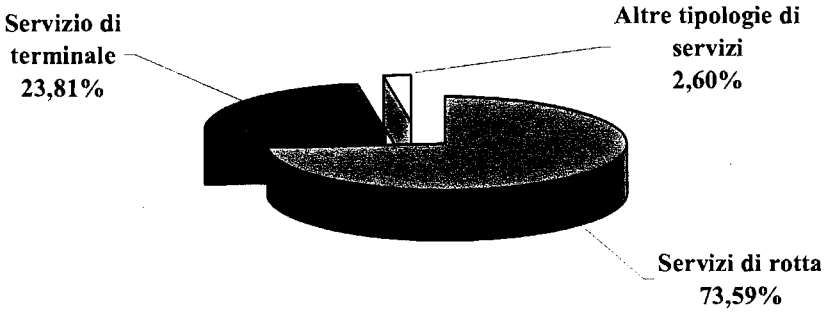
A. - VALORE DELLA PRODUZIONE **m€ 688.267**

(al 31.12.2003 m€ 654.311)

1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni **m€ 672.236**

(al 31.12.2003 m€ 639.292)

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL VALORE DELLA PRODUZIONE



L'ammontare complessivo dei ricavi, pari a m€ 672.236, è costituito:

- per m€ 634.010 dal valore dei servizi effettivamente erogati nel periodo, a fronte di m€ 641.268 del 2003 con un contenimento dell'1,1% da attribuire essenzialmente alla dinamica dei voli e delle unità di servizio ampiamente commentata in precedenza nell'ambito della relazione sulla gestione. In particolare tale voce è così composta:

• Rotta nazionale ed internazionale		457.403
• Terminale nazionale ed internazionale		72.084
• Altri servizi (Radiomisure, prestazioni ATS, formazione etc.)		1.862
• Oneri a carico dello Stato per:		
esenzioni Rotta	(m€ 24.325)	
esenzioni terminale	(m€ 22.593)	
aeroporti a basso traffico	(m€ 55.743)	102.661
		634.010

- per m€ 24.474 dall'addebito in conto economico del balance generatosi nell'anno 2002;
- per m€ 14.888 dall'accredito del balance dell'anno 2004 che avrà effetto sulla tariffa per l'anno 2006;
- per m€ 43.457 dall'utilizzo di parte del fondo di Stabilizzazione Tariffe, resosi necessario per conseguire un contenimento dei costi dei servizi resi e conseguentemente per neutralizzare l'impatto sulle tariffe dell'incremento dei costi aziendali. Gli effetti indotti dalla variazione dei volumi dei servizi (espressi in U.d.S.) sono invece considerati come variazione delle tariffe a valere sull'anno 2006 mediante il meccanismo del Balance (m€ 14.888 commentati nel capoverso precedente);
- per m€ 4.355 da variazioni per m€ 4.035, dal Balance Eurocontrol 2002, per m€ 320, da rettifica delle esenzioni di sorvolo (tali variazioni sono state determinate dalla consuntivazione dei costi Eurocontrol ed AMI). Nel precedente esercizio, tali variazioni erano state classificate tra i proventi straordinari di reddito ma, riferendosi ad una voce di bilancio tipicamente soggetta a rettifica e, comunque, afferente alla gestione caratteristica della Società, si è ritenuto che non costituissero componenti straordinarie di reddito e, quindi , per omogeneità di raffronto con il 2004 sono state riclassificate nell'ambito della voce "Ricavi delle Vendite".

5. Altri ricavi e proventi — m€ 16.031

(al 31.12.2003 m€ 15.019)

Gli altri ricavi e proventi sono riferiti:

a. all'accredito a conto economico, per m€ 5.707, della parte di risconto inerente i finanziamenti PON e FESR, destinati all'ammodernamento degli aeroporti del sud, i cui programmi sono entrati in ammortamento nel 2004;

b. per m€ 3.240 alla rettifica della stima effettuata, al 31 Dicembre 2003, del debito per oneri derivanti dal C.C.N.L. 2002-2005, all'epoca in corso di negoziazione;

c. all'utilizzo del fondo svalutazione crediti in relazione all'incasso di crediti in precedenza interamente svalutati, per m€ 2.029;

d. a finanziamenti CEE, per m€ 2.028, ricevuti prevalentemente per l'attività di ricerca nell'ambito dei progetti MED.UP e MEDITERRANEAN FREE FLIGHT;

e. a recuperi e rimborsi diversi per m€ 1.990, di cui circa m€ 735 relative alle restituzioni effettuate dall'Istituto Assicurativo in relazione alle spese legali e peritali sostenute per il tragico evento di Linate, m€ 373 per il rimborso di oneri sostenuti per la manutenzione di impianti elettrici negli aeroporti della Puglia gestiti dalla società aeroportuale SEAP, per m€ 185 al rimborso effettuato dall'Istituto Assicurativo relativamente alla copertura sanitaria, per m€ 165 al recupero di costi per prestazioni professionali destinate all'ammodernamento dell'ATC di Napoli, per m€ 153 al recupero di costi sostenuti per Eurocontrol e, per la parte rimanente, al recupero di costi per utenze comuni.

f. alla plusvalenza derivante dall'alienazione di una antenna radar planare per m€ 775;

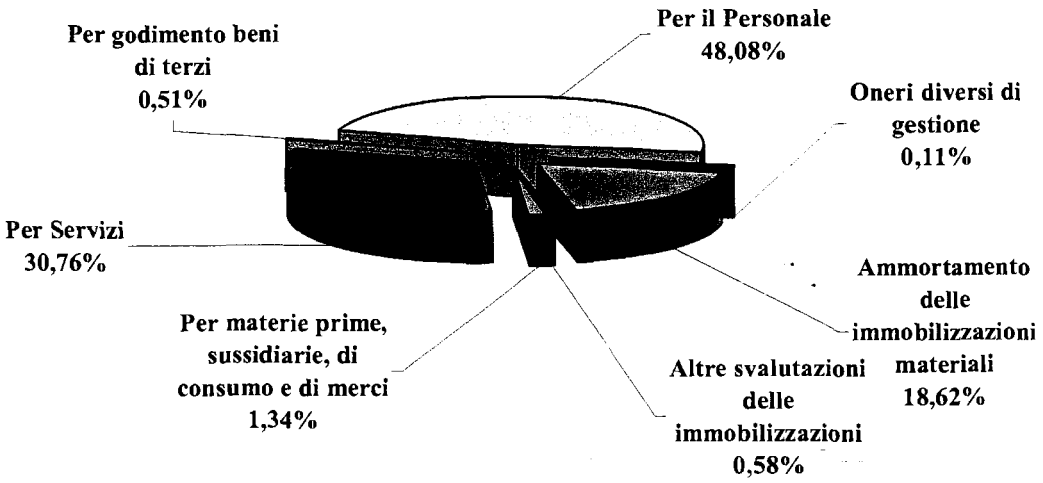
g. ricavi di natura diversa per m€ 262.

B. COSTI DELLA PRODUZIONE m€ 668.698

(al 31.12.2003 m€ 611.161)

Nella tabella sottostante è rappresentata graficamente la ripartizione percentuale dei costi.

RIPARTIZIONE PERCENTUALE COSTI DELLA PRODUZIONE



6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci m€ 8.959

(al 31.12.2003 m€ 8.043)

Si tratta di costi che si riferiscono agli acquisti di parti di ricambio (m€ 6.782) di cui quelle di importo inferiore a m€ 516,46 (m€ 1.037) vengono spesate nell'esercizio, al materiale di consumo (m€ 1.305), a combustibili e materiali aeronautici (m€ 832), nonché ad acquisto di vestiario (m€ 40).

7. Per servizi m€ 205.671

(al 31.12.2003 m€ 204.829)

Il costo relativo a questo aggregato risulta principalmente ascrivibile a:

- servizi di manutenzione degli apparati dislocati nei diversi impianti aeroportuali (m€ 86.168);
- prestazioni di Eurocontrol per il coordinamento dei flussi di traffico, per la gestione della fatturazione e degli incassi dei servizi di rotta (m€ 34.851);
- costi di ricerca e sviluppo (m€ 18.061);
- servizi di telecomunicazione e trasmissione dati (m€ 16.175);
- spese per utenze (m€ 7.997);
- costo delle polizze assicurative (m€ 7.157);

- aggiornamento software (m€ 6.640);
- costi per i servizi di vigilanza (m€ 5.017);
- costi per il servizio di mensa (m€ 3.913);
- altri servizi (m€ 4.417);
- servizi di pulizie (m€ 2.660);
- manutenzioni ed adattamento di locali (m€ 2.775);
- contribuzione a Ceats (m€ 1.620);
- spese legali (m€ 1.247);
- spese per lavori a stampa (m€ 1.151);
- collaborazioni professionali (m€ 811);
- compensi agli amministratori e sindaci (m€ 733);
- spese propaganda e pubblicità (m€ 599);
- spese per studi, prog.ne, rilev.ne e sperim.ne innov.ni tecnologiche (m€ 583);
- consulenze ed incarichi professionali (m€ 478);
- partecipazioni a convegni (m€ 457);
- corsi di formazione di personale (m€ 491);
- spese per selezioni e reclutamento personale (m€ 362);
- interventi legge 626 (m€ 311);
- spese per servizio di terminale (m€ 253);

oltre che ad altre prestazioni di minore rilevanza.

8. Per godimento di beni di terzi **m€ 3.430**

(al 31.12.2003 m€ 2.702)

Si riferiscono alla locazione di immobili ed agli oneri derivanti dall'imposizione di servitù di passaggio (m€ 1.621), al noleggio di materiale tecnico e dei mezzi di trasporto (m€ 1.809).

9. Per il Personale **m€ 321.503**

(al 31.12.2003 m€ 292.800)

L'organico medio del personale, al 31 dicembre 2004, è di 3.320 unità (-2,36%) mentre la consistenza assoluta, è di 3.299 unità (-1,56%).

L' incremento dei costi del personale registrati nel 2004 rispetto a quanto consuntivato nell'esercizio 2003 (m€ 28.703) trova una sostanziale motivazione nei seguenti fenomeni:

- l'incremento delle ore aggiuntive determinato dal perdurare di un sott'organico strutturale, per un totale complessivo di circa 300 unità tra CTA e EAV corrispondenti

per i soli CTA ad un fabbisogno orario annuo di circa 360.000 ore. Ciò ha determinato la necessità di ricorrere ad una programmazione di ore aggiuntive in misura superiore alle prestazioni 2003 per una maggior spesa per m€ 11.124.

Su tale fabbisogno di lavoro straordinario ha inciso l'ulteriore incremento delle ore di formazione e addestramento professionale connesso alle nuove tecnologie ed alle esigenze di adeguamento agli standard europei (ESARR) nonché l'impatto della destagionalizzazione delle compagnie low-cost cha ha richiesto uno schieramento operativo massimo anche in periodi strutturati nel passato a livelli minimi, con incremento di traffico particolarmente accentuato sugli aeroporti minori.

In proposito va però osservato che gli effetti attesi dalla nuova regolamentazione contrattuale dell'orario operativo in termini di gestibilità delle risorse e di articolazione delle turnazioni, per le suddette ragioni, non si sono potuti concretamente raggiungere;

- sulla quota di trattamento fisso (stipendi e altri assegni fissi) il rinnovo del contratto dirigenti e dipendenti ha comportato un maggior costo per m€ 5.800, di cui m€ 4.500 per inflazione programmata, circa m€ 3.300 per avanzamenti legati ad automatismi contrattuali ed al merito, parzialmente compensati dai minori oneri conseguenti alla riduzione dell'organico medio pari a m€ 2.000;
- la più puntuale metodologia di calcolo sulle ferie residue, maturate e non godute, ha comportato, anche per effetto del rinnovo contrattuale, una maggiore spesa per accantonamenti di circa m€ 2.865;
- la regolarizzazione della complessiva controversia con l'INAIL, relativa alla diversa tariffa applicabile ad ENAV nonché i contributi pregressi relativi agli anni dal 2001 al 2003, ha originato un costo non previsto per circa m€ 2.000 . L'ammontare complessivo degli oneri sociali ha registrato un incremento di m€ 6.151;
- per effetto del rinnovo contrattuale sono aumentati gli accantonamenti per TFR e le quote relative alla previdenza integrativa per un totale di m€ 2.776.

Sul piano contabile il consolidamento nella voce stipendi di una quota del precedente premio di produzione per m€ 26.000 ha originato l'istituzione dei nuovi istituti quali la 14° mensilità, RIA (Retribuzione Individuale di Anzianità) ed il superminimo da ristrutturare.

Si rappresenta infine che è proseguita la politica di incentivazione degli esodi che ha interessato una parte della Dirigenza ed alcune situazioni di criticità gestionali.

10. Ammortamenti e svalutazioni

m€ 124.521

(al 31.12.2003 m€ 108.241)

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. Riclassifiche per adeguamento ai Principi Eurocontrol per il 2002).

	DESCRIZIONE	30-giu-04
A) IMMOBILI:	1) Opere d'arte e fabbricati	4,00%
	2) Costruzioni leggere (tettoie, fabbricati etc.)	10,00%
B) APPARECCHIATURE ELETTRONICHE:	3) Macchine elettroniche ed elettromecc. e sist. telefonici elettronici	14,00%
	4) Apparecchiature per elaborazione dati, compresi i computers	20,00%
C) IMPIANTISTICA:	5) Impianti radiofonici	14,00%
	6) Impianti di registrazione	14,00%
	7) Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	14,00%
	8) Centrali manuali ed elettromeccaniche	14,00%
	9) Centrali ed impianti elettronici	14,00%
	10) Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	14,00%
	11) Impianti di alimentazione	9,00%
D) AUTOMEZZI:	12) Autovetture, motoveicoli e simili (compresi automezzi attrezzati)	25,00%
	13) Autoveicoli da trasporto	25,00%
E) AEROMOBILI:	14) Velivoli aziendali	10,00%
	15) Scorta strategica di dotazione velivoli	10,00%
F) IMPIANTI DI PISTA:	16) Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	14,00%
G) ARREDI:	17) Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	10,00%
H) CESPITI VARI:	18) Attrezzatura varia e minuta	14,00%

Tali ammortamenti, pari a m€ 109.174, sono composti, per m€ 98.200, da cespiti esistenti al 31.12.2003 e per m€ 10.974 da cespiti entrati in produzione nel corrente esercizio.

Sono stati, inoltre, svalutati i crediti nei confronti di Eurocontrol, per m€ 15.347, 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 m€ 856

(al 31.12.2003 m€ -6.109)

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 o in quelli precedenti e non ancora utilizzate, per migliaia di euro 3.048 e dalla svalutazione delle parti di ricambio, relative ad apparati usciti dal contesto operativo in quanto non più utilizzabili, per migliaia di euro 3.904.

12. Accantonamenti per rischi m€ 3.000

(al 31.12.2003 m€ 0)

L'accantonamento, per m€ 3.000, riguarda contenziosi nell'ambito di prevedibili rischi gestionali.

14. Oneri diversi di gestione m€ 758

(al 31.12.2003 m€ 655)

Fra tali oneri, le voci più significative risultano essere, prevalentemente, quelle relative ad imposte e tasse dell'esercizio non sul reddito pari a m€ 221, m€ 184 relative al pagamento dell'ICI, nonché ad abbonamenti a riviste specializzate pari a m€ 170 ed a spese di rappresentanza, pari a m€ 113.

C. PROVENTI ED ONERI FINANZIARI m€ 7.471

(al 31.12.2003 m€ 5.289)

16. Altri proventi finanziari m€ 7.405

(al 31.12.2003 m€ 5.289)

I proventi finanziari sono costituiti da:

- interessi maturati e plusvalenze realizzate sul portafoglio titoli, gestito dalla società Pioneer, pari a m€ 1.168, come ampiamente descritto nelle corrispondenti voci attive della Stato Patrimoniale;
- dagli interessi attivi sui depositi bancari, pari a m€ 2.498;
- dagli interessi maturati sulle obbligazioni B.N.L. indicizzate quinquennali, per m€ 1.453;
- dagli interessi di attualizzazione calcolati sul credito IVA transato, il cui rimborso è stato concordato in quattro rate, per m€ 1.328;
- da interessi legali per ritardato pagamento delle tariffe aziendali, per m€ 655;
- da interessi di mora, ed altri interessi attivi per m€ 303.

17. Interessi ed altri oneri finanziari m€ 59

(al 31.12.2003 m€ 0)

Si registrano oneri finanziari per interessi passivi su Banche, pari a m€ 3 e per operazioni legate alla movimentazione del portafoglio titoli per m€ 56 .

17 bis. Utili e perdite su cambi m€ 125

(al 31.12.2003 m€ 0)

Il saldo positivo per differenza cambi, pari a m€ 125 è la risultante di utili per m€ 247, di cui m€ 235 riferibili a titoli in portafoglio, e perdite, per m€ 122, di cui m€ 120 riferibili anch'essi a titoli in portafoglio.

18. Rettifiche di valore di attività finanziarie **m€ -166**

(al 31.12.2003 m€ 0)

La sezione riporta un saldo negativo per svalutazioni del portafoglio titoli, pari a m€ 166 per adeguamento al valore di mercato.

E. PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI **m€ 3.154**

(al 31.12.2003 m€ -2.109)

20. Proventi **m€ 8.058**

(al 31.12.2003 m€ 8.774)

La componente principale scaturisce da insussistenze del passivo (m€ 5.937) che registra la cancellazione del residuo del fondo oneri diversi per m€ 5.123, per m€ 450 dalla insussistenza del fondo contenzioso personale e per la parte rimanente da note di credito riferite a fatture contabilizzate negli esercizi precedenti; le sopravvenienze attive, pari a m€ 2.121, sono costituite principalmente, per m€ 1.056 da note di credito inerenti l'attività di ricerca nell'ambito del progetto Mediterranean Free Flight e per la parte rimanente da registrazioni di fatture attive relative ad anni precedenti.

Il dato di confronto al 31 Dicembre 2003 ha recepito la variazione dettata dal ricalcolo del balance 2003 di cui al punto "Ricavi delle vendite".

21. Oneri **m€ 4.904**

(al 31.12.2003 m€ 10.883)

L'ammontare complessivo è costituito da:

- **sopravvenienze passive** (m€ 2.196) determinate prevalentemente dall'imputazione di costi relativi ad esercizi precedenti.

  Le voci più significative riguardano:

  - le spese utenze e canoni noleggio linee, per m€ 806;
  - manutenzioni, per m€ 251;
  - materiale di consumo, per m€ 157;
  - spese per studi e progettazioni, per m€ 130;
  - interessi di mora, per m€ 115;
  - parti di ricambio e apparecchiature varie, per m€ 68.
  -

- **imposte relative ad esercizi precedenti,** pari a m€ 1.715.

- **insussistenze dell'attivo** (m€ 993) derivanti, per circa m€ 788, dalla variazione intervenuta nel valore delle attività delle imposte anticipate.

22. Imposte sul reddito - 2.938 m€

(al 31.12.2003 m€ 22.699)

Le imposte correnti si riferiscono alle imposte sul reddito dell'esercizio, IRES ed IRAP, che ammontano complessivamente a migliaia di euro 27.997. Con riferimento al saldo positivo delle imposte differite/anticipate si rimanda a quanto illustrato nell'ambito delle voci "imposte anticipate" e "Fondo imposte differite".

Di seguito è riportato il dettaglio della composizione delle imposte sul reddito:

Descrizione	IRES	IRAP	Totale
Imposte correnti	**(12.838)**	**(15.159)**	**(27.997)**
Imposte anticipate			
Fondi tassati	9.905		9.905
Svalutazione rimanenze	1.492	192	1.684
Altri	51	1	52
Totale imposte anticipate	11.448	193	11.641
Imposte differite			
Plusvalenze tassate	(520)	(67)	(587)
Contributi in c/capitale	12.407	1.598	14.005
Totale imposte differite	11.887	1.531	13.418
Totale imposte	**10.497**	**(13.435)**	**(2.938)**

Si fa presente che il conto economico dell'esercizio include gli importi di Euro 43.457 mila contabilizzato alla voce "ricavi delle vendite e delle prestazioni" e di Euro 5.123 mila contabilizzato alla voce "proventi straordinari", derivanti dall'utilizzo del "Fondo stabilizzazione tariffe" e del "Fondo rischi per oneri diversi" entrambi originati dalla Riserva ex Lege n. 289/02, come deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2002. In sede di rilevazione delle imposte dell'esercizio 2004, detti proventi, in quanto già assoggettati ad imposta sostitutiva, sono stati considerati dalla Società, sentito anche il parere dei propri consulenti, tra le variazioni in diminuzione della base imponibile ai fini IRES, mentre il solo importo di Euro 43.457 mila è stato considerato dalla Società anche tra le variazioni in diminuzione della base imponibile ai fini IRAP.

Gli Amministratori, pur ritenendo fondate le argomentazioni a supporto della tesi seguita, che considera detti importi come utilizzi di fondi tassati, ad ulteriore conferma dell'interpretazione adottata, si stanno attivando per proporre interpello all'Agenzia delle Entrate competente.

Balance

Ricavi per servizi di rotta e di terminale

I proventi dei servizi di rotta nazionali ed internazionali soggetti a tariffazione sono liquidati ed incassati da Eurocontrol mediante il CRCO (Central Route Charges Office), sulla base di un accordo tra i paesi aderenti.

Il principio di fondo si basa sul concetto che l'ammontare dei ricavi sia commisurato all'effettiva entità dei costi sostenuti per i servizi di controllo della navigazione aerea di rotta.

I ricavi vengono determinati come prodotto tra "unità di servizio" (UDS) ed il "coefficiente unitario di tariffazione" (CUT).

L' unità di servizio è l'unità di misura del servizio erogato, ottenuta dalla moltiplicazione di due fattori che hanno come riferimento il coefficiente di peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza.

Il "coefficiente unitario di tariffazione" è definito annualmente secondo criteri di recupero dei costi e rappresenta il valore unitario per singola UDS quale rapporto tra i costi preventivati per l'anno e le quantità di servizio che si prevedono di erogare.

I ricavi, determinati come in precedenza, sono annualmente rettificati della differenza tra gli stessi, basati su dati preventivati ed i costi effettivi dell'anno.

Questa differenza computata a conto economico trova corrispondenza in una specifica voce di debito o credito dello stato patrimoniale. L'importo iscritto nello stato patrimoniale verrà imputato a ricavi con segno opposto nel secondo esercizio successivo a quello di riferimento; nonché contribuirà alla determinazione del CUT per lo stesso anno (meccanismo c.d. "Balance")

Per quanto riguarda i servizi di terminale, che rappresentano circa un quinto del complessivo volume dei servizi, gli stessi vengono calcolati con criteri analoghi pervenendo ad un CTT (coefficiente di tariffazione di terminale) che comunque non è regolato dal detto meccanismo di Balance.

Nel 2004, è stato computato un balance positivo (ricavi inferiori ai costi effettivi) per m€ 14.888 ed è stato addebitato il balance positivo generatosi nell'anno 2002, (m€ 24.474).

- E' stato, inoltre, rettificato, sulla base del calcolo definitivo, che tiene conto delle componenti tariffarie relative ai costi dell'AMI ed al costo Eurocontrol, il balance 2003, la cui variazione è pari a m€ 4.034. (v. voce "Ricavi delle Vendite").

Le movimentazioni delle poste patrimoniali relative sono state le seguenti:

Debito per Balance

Anno di formazione	31.12.03	rettifiche	decrementi	incrementi	31.12.04
2003	20.728	0	(4.034)	0	16.694
	20.728	0	(4.034)	0	16.694

Credito per Balance

Anno di formazione	31.12.03	rettifiche	decrementi	incrementi	31.12.04
2002	24.474	0	(24.474)	0	0
2004	0	0	0	14.888	14.888
	24.474	0	(24.474)	14.888	14.888

Altre informazioni

Risorse Umane

L'organico medio aziendale nel corso dell'esercizio ha subito la seguente evoluzione:

ORGANICO MEDIO	31/12/2004	31/12/2003
Dirigenti	69	55
Quadri	274	257
Impiegati:		
Controllori traffico aereo	1.459	1.467
Esperti assistenza al volo	778	852
Operatori servizio meteo	35	36
Naviganti	25	30
Amministrativi	400	408
Tecnici	157	168
Personale informatico	93	92
Personale di supporto	30	35
Totale impiegati	2.977	3.088
Totale presenze medie	3.320	3.400

Compensi ad Amministratori e Sindaci

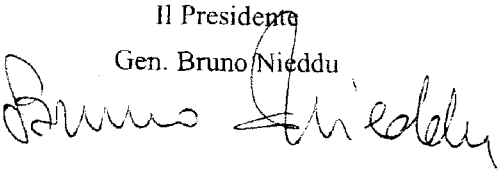
L'emolumento annuale erogato all'Organo amministrativo ammonta a circa m€ 532 mentre quello per il Collegio Sindacale ammonta circa m€ 63.

Il presente bilancio, composto dalla Relazione sulla Gestione, Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa con 5 prospetti allegati, corrisponde in modo veritiero alle risultanze delle scritture contabili.

Roma, 31 marzo 2005

Il presente bilancio è stato
approvato in pari data
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente
Gen. Bruno Nieddu



ALLEGATI

PAGINA BIANCA

Prospetto di dettaglio n. 1

ANALISI RISERVE

(importi in migliaia di Euro)

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Capitale	1.121.744		
Riserve di capitale			
Riserva ex lege 292/93	9.189	A, B, C	9.189
Riserva straordinaria	226	A, B, C	226
Riserva contributi in conto capitale	51.816	A, B, C	51.816
Riserve di utile			
Riserva legale	1.181	B	0
Utili(Perdite) esercizio precedente			
Utile(Perdita dell'esercizio)	27.090	A, B, C	27.090
Totale	1.211.246		88.321
Quota non distribuibile			1.181
Residuo quota distribuibile			87.140

Legenda:
A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci

Prospetto di dettaglio n. 2

MOVIMENTAZIONE PATRIMONIO NETTO

(importi in migliaia di Euro)

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva ex lege 292/93	Riserva straordinaria	Riserva da crediti tributari	Riserva contributi c/capitale	Utile/ perdita eserc. Prec.	Risultato d'esercizio	Totale
Chiusura bilancio 2001	**1.121.744**	**-**	**36.613**	**226**	**-**	**81.679**	**- 45.413**	**5.618**	**1.200.467**
Destinazione del risultato dell'esercizio							5.618	- 5.618	-
Altre variazioni									-
- Contributi in conto capitale						53.712			53.712
- Imposte relative ai contributi						- 16.436			- 16.436
- Contributi per GNSS						- 67.139			- 67.139
- Definizione credito IVA anni precedenti					82.697				82.697
Risultato dell'esercizio								12.371	12.371
Chiusura bilancio 2002	**1.121.744**	**-**	**36.613**	**226**	**82.697**	**51.816**	**- 39.795**	**12.371**	**1.265.672**
Destinazione del risultato dell'esercizio							12.371	- 12.371	-
Altre variazioni									-
- Riserva ex lege 292/93			- 27.424				27.424		-
- Definizione credito IVA anni precedenti					- 82.697				- 82.697
Risultato dell'esercizio								23.630	23.630
Chiusura bilancio 2003	**1.121.744**	**-**	**9.189**	**226**	**-**	**51.816**	**-**	**23.630**	**1.206.605**
Destinazione del risultato dell'esercizio		1.181					22.449	- 23.630	-
Altre variazioni									-
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe							- 22.449		- 22.449
Risultato dell'esercizio corrente								27.090	27.090
Chiusura dell'esercizio 2004	**1.121.744**	**1.181**	**9.189**	**226**	**-**	**51.816**	**-**	**27.090**	**1.211.246**

Prospetto di dettaglio n. 3

PROSPETTO IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

(importi in migliaia di Euro)

Tipologia delle differenze temporanee	SALDO INIZIALE		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO		SALDO FINALE	
	Differenze temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte
CON IMPUTAZIONE A CONTO ECONOMICO						
a) Differenze che originano attività per imposte anticipate						
Fondi tassati (*)	7.104	2.344	30.014	9.905	37.118	12.249
Svalutazione rimanenze (**)	964	359	4.522	1.684	5.486	2.043
Altri (1)	2.129	792	(1.962)	(736)	167	56
Totale	**10.197**	**3.495**	**32.574**	**10.853**	**42.771**	**14.348**
b) Differenze che originano passività per imposte differite						
Contributi in c/capitale (**)	72.511	(27.010)	(37.598)	14.005	34.913	(13.005)
Plusvalenze tassate (**)	0	0	1.577	(587)	1.577	(587)
Totale	**72.511**	**(27.010)**	**(36.021)**	**13.418**	**36.490**	**(13.592)**

(*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES 33%
(**) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES ed IRAP per un totale di 37,25%

Note:
(1) Con riferimento alla variazione dell'esercizio delle imposte anticipate, si fa presente che la differenza di 788 migliaia di Euro tra quanto rilevato a conto economico nella voce imposte anticipate (11.641 migliaia di Euro) e quanto risultante nel prospetto sopra riportato (10.853 migliaia di Euro) è stata imputata nella voce oneri straordinari.

Prospetto di dettaglio n. 4

Rendiconto Finanziario

	(Importi in migliaia di €)	2004	2003
A -	**DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI (Indebitamento finanziario netto a breve iniziale)**	**454.560**	**511.542**
B -	**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	3.646	(16.549)
	Variazione netta debiti	(85.169)	(38.179)
	(Incremento) decremento delle rimanenze	856	(6.109)
	Variazione ratei e risconti attivi	(1.452)	345
	Variazione Fondo Rischi	(43.671)	54.067
	Variazione ratei e risconti passivi	82.195	16.359
	Variazione netta del TFR	3.486	4.082
	Ricavi non monetari	-	
	Variazione attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	(178.108)	
		(82.723)	**135.849**
C -	**FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO**		
	Investimenti in immobilizzazioni		
	- immateriali	(3.288)	(985)
	- materiali	(176.322)	(110.847)
	- finanziarie	(100)	0
	Prezzo di realizzo delle immobilizzazioni	775	1.698
		(178.935)	**(110.134)**
D -	**FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO**		
	Nuovi finanziamenti	0	0
	Rimborso finanziamenti	0	0
	Aumenti (riduzioni) di Capitale	0	0
	Contributi in Conto Capitale	0	0
	Altri Finanziamenti	0	0
	Rimborsi altri Finanziamenti	0	0
	Destinazione Utile a Fondo di Stabilizzazione Tariffe	(22.449)	0
	Assorbimento riserve	0	(82.697)
		(22.449)	**(82.697)**
E -	**DISTRIBUZIONE DI UTILI**	-	-
F -	**FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)**	**(284.107)**	**(56.982)**
G -	**DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (Indebitamento finanziario netto a breve finale) (A+F)**	**170.453**	**454.560**

Prospetto di dettaglio n. 5

Riclassifiche operate sul Bilancio 2003

	Bilancio al 31 Dicembre 2003	Riclassifiche	Bilancio al 31 Dicembre 2003 Riclassificato
Stato Patrimoniale			
Crediti tributari esigibili entro l'esercizio successivo	**185.456.820**	**(41.415.161)**	**144.041.659**
Debiti tributari liquidabili entro l'esercizio successivo	**(53.107.886)**	**41.415.161**	**(11.692.725)**
Conto Economico			
Valore della Produzione:			
- Prestazione di servizi istituzionali e vendite	641.303.198	(34.812)	641.268.386
- Balance Eurocontrol	0	5.781.513	5.781.513
Totale	**641.303.198**	**5.746.701**	**647.049.899**
Proventi straordinari	15.200.569	(6.426.079)	8.774.490
Oneri straordinari	(11.562.883)	679.378	(10.883.505)
Totale	**3.637.686**	**(5.746.701)**	**(2.109.015)**
Imposte differite	24.198.620	(3.495.923)	20.702.697
Imposte anticipate	0	3.495.923	3.495.923

In buona sostanza:

- a livello patrimoniale il debito per imposte dell'esercizio è stato riclassificato in riduzione degli acconti.
- a livello economico il saldo relativo alla variazione del Balance Eurocontrol, pari a euro 5.781.513, è stato riclassificato da Proventi Straordinari ad una specifica voce nell'ambito del Valore della Produzione ed alcuni oneri e proventi straordinari il cui valore netto è pari a euro 34.812 è stato portato a riduzione dei ricavi per Prestazioni di Servizi Istituzionali e Vendite.
- le imposte differite attive sono state esposte separatamente dalle passive.