

nelle varie fasi del processo, a garanzia della rispondenza dei dati fatturati da Eurocontrol rispetto a quelli comunicati da ENAV.

5. Analisi dei criteri di costruzione e valorizzazione del fondo svalutazione crediti.

Lo scopo è stato quello di riscontrare l'univocità del criterio di valorizzazione dei crediti svalutati attraverso l'apposizione in bilancio dello specifico fondo;

6. Compliance Audit per valutare l'efficacia e la conformità alla normativa posta a tutela e miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (Rif. d.lgs. 81/08).

L'attività di audit si è posta l'obiettivo di verificare che le misure preventive e di protezione previste da ENAV per tutelare la salute dei lavoratori:

- ✓ siano conseguenti ad un'attenta analisi dei relativi fattori di rischio;
- ✓ siano state effettivamente adottate, in conformità alla normativa vigente.

7. La Funzione Sistemi Informativi Gestionali (SIG)

L'attività ha riguardato l'analisi di alcuni processi gestiti dalla Funzione Sistemi Informativi e Gestionali (SIG) aventi lo scopo di garantire, con riferimento agli applicativi gestionali:

- il *back-up* dei relativi dati ed un adeguato sistema di *Disaster Recovery* volto ad assicurare il recupero delle risorse informatiche a seguito di un evento dannoso così da salvaguardare la *Business Continuity*;
- la gestione funzionale delle richieste di sviluppo/customizzazione;
- la corretta ed efficace gestione del servizio di *Help-Desk*, erogato agli utenti.

**- Attività di Consulenza e Follow-up**

Si è trattato di interventi relativi agli aspetti emersi in precedenti attività di audit volti a valutare se:

- o l'area/funzione/settore competente: sia intervenuta sulle criticità segnalate;
- o lo stato di avanzamento degli interventi correttivi intrapresi.

L'attività svolta nel 2008 ha riguardato i seguenti audit:

1. rispetto delle procedure amministrativo-contabili per la gestione dei finanziamenti europei;

2. corretto inserimento delle ODA (ordine di acquisto) nella reportistica all'alta direzione;
3. rilascio permessi ai sensi della legge n. 104/92;
4. piano radar di ENAV;
5. gestione delle risorse finanziarie;
6. attività di consulenza per la Funzione Acquisti;
7. valutazione delle poste di bilancio – magazzino;
8. funzionamento sistema GETRAS (missioni aziendali).

#### **Ulteriore attività di audit svolta non prevista nel piano 2008**

- Audit di conformità alle procedure aziendali presso i siti operativi;
- processo di gestione del plafond IVA da parte di ENAV in qualità di esportatore abituale.

#### **Risultati dell'attività di audit**

L'attività di follow-up relativa ad audit svolti nel periodo precedente ha evidenziato una pronta reattività da parte delle strutture nell'attuazione delle raccomandazioni espresse in merito alle azioni di miglioramento da intraprendere. Queste sono state tutte iniziate/concluse nel rispetto della tempistica concordata nel report di audit.

#### **C) Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari**

Come è noto, la legge n. 262/2005 riconosce al dirigente preposto specifici obblighi e profili di responsabilità in materia di predisposizione dei documenti contabili e societari. In particolare, in conformità con quanto espresso in materia dal ministero dell'economia e delle finanze, il dirigente preposto delle società partecipate:

- predispone adeguate procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e, ove previsto, del bilancio consolidato;
- attesta con apposita relazione, allegata al bilancio di esercizio e, ove previsto, al bilancio consolidato, l'adeguatezza e l'effettiva applicazione

delle procedure di cui al precedente punto, nonché la corrispondenza di questi alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e la loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta alla situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

La specifica attestazione che il dirigente preposto è chiamato a rilasciare può essere quindi resa solo nel presupposto di aver svolto tre attività fondamentali:

1. la predisposizione, eventualmente con l'ausilio delle funzioni aziendali competenti, di adeguate procedure amministrative e contabili – con riferimento sia alle dimensioni organizzative che di processo – per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato;
2. il monitoraggio e l'aggiornamento delle procedure, richiesto dall'evoluzione organizzativa della società;
3. l'esecuzione di specifiche verifiche per accertare la corretta esecuzione, da parte delle strutture aziendali coinvolte, di tutte le attività e controlli previsti dalle procedure poste in essere.

Nell'ambito dell'attività di predisposizione di adeguate procedure amministrative e contabili, nel corso dell'anno 2008, sono stati costituiti appositi gruppi di lavoro, composti dai dirigenti delle funzioni aziendali interessate, o da rappresentanti dagli stessi designati, che, sotto il coordinamento del dirigente preposto, hanno provveduto a redigere le procedure aziendali connesse a tale funzione.

Per quel che riguarda l'attività propedeutica al rilascio dell'attestazione, con l'ausilio della funzione Audit ed il supporto metodologico della società di revisione, sono state svolte le necessarie verifiche, finalizzate ad accertare l'efficacia delle procedure amministrative e contabili già in vigore e la loro corretta applicazione.

L'attività di verifica ha riguardato nel 2008 le seguenti procedure:

- Ricavi;
- Costo del personale;
- Gestione cespiti;
- Chiusure contabili per la redazione del bilancio di esercizio.

Nel corso del 2008 è stata inoltre verificata l'adeguatezza del processo di redazione del bilancio consolidato, successivamente formalizzato in un'apposita procedura.

La procedura, da un lato, descrive le attività da svolgere nell'ambito del processo di predisposizione del bilancio consolidato di ENAV, dall'altro fornisce alla

controllata le istruzioni in termini di tempi e contenuti della documentazione da produrre a tale scopo.

In esito alle attività suddette, sono stati regolarmente attestati sia il bilancio di esercizio che il bilancio consolidato.

## CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

1. È proseguito anche nell'anno 2008 e nel primo semestre del 2009 il processo di riorganizzazione di ENAV finalizzato al mantenimento ed al miglioramento di una struttura orientata al raggiungimento della massima efficienza operativa e gestionale, con il ricorso a consistenti risorse finanziarie per garantire, con nuovi investimenti tecnologici, i sempre più elevati standard di sicurezza e di qualità del settore, e con un'attenzione sempre maggiore ai costi ed alla politica tariffaria.

Infatti, anche nel periodo considerato, la *governance* societaria è stata improntata, secondo gli indirizzi dell'azionista pubblico, ad un'organizzazione aziendale completa ed efficiente, alla quale ENAC e l'ente di certificazione internazionale Det Norske Veritas (DNV) hanno rispettivamente rinnovato la certificazione di service provider (ai sensi della regolamentazione sul Cielo Unico Europeo) e riconosciuto il mantenimento e l'estensione della certificazione di qualità ISO 9001:2000, in considerazione della qualità ed idoneità alla fornitura dei servizi della navigazione aerea.

La performance complessiva del 2008 e dei primi mesi 2009 ha raggiunto gli elevati livelli di qualità e di sicurezza previsti.

Le dimensioni del valore pubblico creato dalla performance di ENAV, a maggior qualificazione del suo core business, sono evidenziate dalla capacità produttiva in relazione al numero dei voli gestiti (e misurata come adeguatezza del sistema produttivo della domanda di traffico) e dalla qualità del servizio (misurata con la puntualità e la continuità del servizio stesso).

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, va anzitutto preso atto del numero dei voli complessivamente assistiti da ENAV ed aeronautica militare nell'anno 2008, ridottosi rispetto all'anno precedente ad 1.637.502, con un decremento del 2,62%.

Per effetto della crisi economica e del settore sopravvenuta, ha dunque subito una battuta d'arresto il costante aumento del numero dei voli riscontrato a partire dal 2003. In ogni caso, sono stati registrati fattori positivi di carattere generale quali la percezione generalizzata di un miglioramento dei parametri di *security* per tutto il ciclo produttivo del trasporto aereo; l'aumento dei collegamenti tra Italia, Spagna e Gran Bretagna; l'impennata del numero dei voli effettuati dalle compagnie aeree *low cost*; la politica delle maggiori compagnie aeree volta alla ricerca della massima resa commerciale degli aeromobili a disposizione; l'incremento significativo del numero dei nuovi collegamenti; la crescente efficienza dei sistemi di gestione del traffico aereo, a seguito degli interventi predisposti,

nell'assorbire alcune correnti di traffico originariamente pianificate sui Balcani, o comunque fuori dello spazio aereo italiano; la forte riduzione delle tariffe di rotta e di terminale applicate in Italia (-2,5% rispetto al 2007).

In effetti, la crisi di Alitalia, l'alto costo dei carburanti nella fase centrale dell'anno, nonché la crisi finanziaria mondiale hanno generato una diminuzione di traffico molto significativa negli ultimi 3 mesi del 2008 determinando così il citato risultato annuo negativo di -2,62%.

In ogni caso, in termini di puntualità e di continuità i dati di performance ottenuta nel corso del 2008 evidenziano che per il totale dei voli assistiti per il 2008 ben il 99,84% degli stessi non ha subito ritardi per cause ATC attribuibili ad ENAV, con una media del ritardo per "volo assistito" pari a soli 0,03 minuti (1,8 secondi).

Negli ultimi cinque anni l'indice di puntualità è dunque migliorato di oltre il 90% realizzando un'eccellente prestazione con un miglioramento dell'85% nel solo 2008.

Con questa performance operativa ENAV risulta essere attualmente il *service provider* europeo più efficiente tra i 5 principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei (DFS – Germania; DSNA – Francia; NATS – Gran Bretagna; AENA – Spagna). (*Fonte Eurocontrol*)

Il primo semestre del 2009 ha fatto riscontrare un'accentuazione della contrazione del numero dei movimenti aerei, pari a 729.139 voli con una riduzione di circa -8,7% rispetto allo stesso periodo del 2008.

Il trend di riduzione dei ritardi per la fornitura dei servizi della navigazione aerea è comunque continuato, attestandosi su valori di assoluta eccellenza che si ritengono da parte di ENAV non ulteriormente migliorabili e precisamente 0,007 minuti (0,4 secondi) di ritardo per volo assistito.

ENAV ha dunque garantito una puntualità prossima al 100%, al contempo mantenendo ai più elevati livelli del settore gli standard di sicurezza, contenendo i propri costi e riducendo le proprie tariffe, così come riconosciuto negli ultimi anni (e confermato anche per il 2008) dalle principali associazioni internazionali dei vettori, le quali hanno indicato ENAV agli altri fornitori di servizi di assistenza al volo europei quale esempio di efficientamento e di politica tariffaria da seguire.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, fondamentali sono stati non soltanto i risultati prodotti dagli ingenti investimenti in tecnologia, ma anche l'aumentato dominio dell'esercizio tecnico della stessa, grazie alla perfezionata integrazione con la controllata Techno Sky ed i positivi risultati di *performance* di quest'ultima; integrazione che ha consentito ad ENAV il diretto presidio strategico di aspetti di

primaria importanza per la qualità del servizio, quali l'attività di gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti. L'integrazione dei processi produttivi dei servizi di assistenza al volo con quelli di gestione e manutenzione degli impianti ha dunque inciso in modo rilevante sulle *performance* in termini di puntualità e di *business continuity*, sia per la rotta che per il terminale.

**2.** Il piano industriale 2008 – 2012, quale naturale evoluzione dei piani precedenti tiene conto di quest'importante posizione aziendale di partenza in un contesto di sistema ed in prospettive di sviluppo che presentano, però, più di una problematicità.

Le analisi di settore effettuate dalla Commissione Europea evidenziano infatti che nel breve (2010) e nel medio termine (2015) la capacità dei maggiori aeroporti in Europa sarà il fattore limitante della capacità complessiva del trasporto aereo e che, insieme con l'ottimizzazione delle capacità infrastrutturali dei singoli aeroporti, occorrerà intervenire con misure di integrazione nel sistema dei flussi di traffico aeroportuali. In proposito, è stato considerato che le priorità per il cambiamento del sistema del trasporto aereo dovranno essere anzitutto indirizzate a ridurre la frammentazione attualmente esistente nel ciclo operativo del trasporto aereo (che costituisce la causa prima dei ritardi e delle disfunzioni), ricomponendo – integrandole – le attività operative legate alla movimentazione degli aeromobili che fanno capo ai gestori aeroportuali, alle compagnie di navigazione ed al fornitore dei servizi del traffico aereo.

Il contesto in cui ha operato ENAV nel 2008 si è tuttavia nell'ultimo anno fortemente modificato rispetto alle previsioni sviluppate nel piano industriale.

In particolare, la forte crisi dell'economia mondiale che si è pesantemente riflessa nel corso dell'anno anche sul settore del trasporto aereo, ha determinato un repentino calo dei volumi di traffico gestiti dalla società. Ne è conseguita una diminuzione dei ricavi a partire dal terzo trimestre 2008, i cui effetti non sono ancora terminati; infatti nel primo semestre 2009 si è registrato un calo dei voli fatturati di rotta di circa il 10%.

È indubbio che questo repentino crollo della domanda in Italia non sia solo correlato alla situazione economica mondiale, ma venga fortemente influenzato anche dalla situazione del mercato interno che sta subendo un forte ridimensionamento a causa delle vicende che hanno riguardato le due maggiori compagnie aeree nazionali. Ad esempio, per la componente Alitalia sulla domanda

di traffico di rotta l'effetto negativo è evidente: dal -24% di voli fatturati ad agosto e settembre 2008 si è passati a dicembre a -58%.

La situazione in Europa non è certo migliore rispetto all'Italia. Infatti, a dicembre 2008 l'andamento del traffico aereo di rotta, in termini di unità di servizio, ha ulteriormente confermato il trend negativo evidenziando fortissime oscillazioni della domanda, a conferma del complesso e difficilmente prevedibile quadro congiunturale. In particolare, a dicembre il Regno Unito ha fatto registrare un -8,2%, la Germania -7,1%, la Spagna -12,4%, la Francia -7,5.

Tali avvenimenti hanno fatto sì che i volumi di traffico, su cui era stata sviluppata la pianificazione economica della società nel piano industriale, non fossero concretamente confermati a fine anno. Si consideri che il 2007 si era chiuso con incrementi di traffico superiori al 7% e che Eurocontrol stessa, a marzo, prevedeva ancora aumenti di traffico per il 2008 superiori al 5% rispetto all'anno precedente.

ENAV, tuttavia, al fine di attenuare gli effetti del crollo della domanda, è intervenuta sul livello dei propri costi, con appropriate misure organizzative ed avviando una riduzione dei costi operativi di budget di circa il 6%. Ciò ha permesso alla società di attenuare l'effetto negativo del traffico sui ricavi e di raggiungere sostanzialmente i principali risultati economici attesi nel Piano.

Per il futuro a medio-lungo termine, la sostenibilità della crescita del traffico aereo richiederà da parte di Enav, con l'imprescindibile intervento del suo azionista pubblico, la realizzazione di politiche di integrazione dei sistemi che si tradurranno nei programmi di investimento per migliorare l'intero processo a tutto vantaggio dell'utente finale.

Per conseguire questi obiettivi, ENAV ha anzitutto deliberato il piano degli investimenti 2007-2009, poi rimodulato per il triennio 2008-2010.

La rimodulazione del piano degli investimenti tiene conto delle indicazioni della Commissione Europea, che, allo scopo di garantire un traffico sicuro e sostenibile nell'area comunitaria, ha stabilito di apportare, entro la prossima decade, una sostanziale rivoluzione tecnologica al sistema ATM, alla cui realizzazione sono chiamati tutti i protagonisti del trasporto aereo, e quindi anche e soprattutto i fornitori dei servizi di assistenza al volo e l'industria aeronautica.

La rimodulazione del piano per il triennio 2008-2010 prosegue, comunque, nella linea di potenziamento degli impianti e dell'innovazione tecnologica con l'intento di sviluppare il sistema tecnico-operativo di ENAV e di guadagnare una posizione primaria nell'ambito del trasporto aereo europeo in termini di sicurezza,



efficienza e qualità del servizio. L'articolazione degli investimenti è stata ripartita secondo la linea del "mantenimento e miglioramento", indirizzata ad introdurre tecnologie consolidate per rispondere a prioritarie esigenze di adeguamento alle nuove normative di sicurezza, di ammodernamento degli impianti obsoleti, di continuità di servizio anche in situazioni molto critiche e di mantenimento dei servizi di assistenza al volo entro obiettivi di costo; la linea dell' "innovazione tecnologica", indirizzata a realizzare significativi obiettivi di servizio prefissati a livello europeo, per innalzare i livelli di sicurezza nelle aree aeroportuali e negli spazi aerei di rotta e incrementare la capacità di gestione del traffico.

Complessivamente, il piano rimodulato prevede un impegno di 532,1 milioni di euro. La sua base di partenza è costituita dallo sforzo economico già sostenuto da ENAV nel periodo 2004-2006 (per ben oltre un miliardo di euro) per il rilancio dello sviluppo aziendale, che ha prodotto sostanziali incrementi di sicurezza, di qualità del servizio e di efficienza del sistema.

L'impegno previsto per l'anno 2008 era pari a 238,9 milioni di euro. Alla data del 31-12-2008, sono stati contrattualizzati progetti di investimento per un importo totale di 206 milioni di euro, pari allo 86,2% del budget iniziale.

Per quanto riguarda i residui interventi pianificati per l'anno 2008, il cui importo era pari a circa 39 milioni di euro, il relativo iter di contrattualizzazione è stato finalizzato nel corso dei primi mesi del 2009.

E' da rilevare inoltre che il valore totale degli interventi nel triennio 2008-2010 non ha subito modifiche rispetto alle previsioni del piano investimenti approvato.

Nel processo di integrazione della gestione del traffico aereo, la società è attualmente impegnata in molteplici iniziative per consolidare il ruolo di *leadership* nel nuovo scenario internazionale, tra le quali spiccano quelle finalizzate alla costituzione di blocchi funzionali di spazio aereo che aggregino in un'unica soluzione organizzativa le attività operative relative allo spazio aereo di differenti Paesi (come, ad esempio, il progetto Blue Med) e quelle finalizzate a realizzare i principali programmi internazionali di ricerca e sviluppo per la modernizzazione del sistema tecnologico ATM (tra cui, principalmente, SESAR).

**3.** La consistenza del personale al 31 dicembre 2006 è stata pari a 3.331 unità, con un incremento di 13 risorse rispetto all'anno precedente.

In tale ottica di potenziamento delle risorse, soprattutto operative, si inseriscono anche le attività per il reclutamento di nuovi controllori del traffico aereo (CTA), avviato all'inizio del mese di dicembre 2007, in coerenza con quanto

determinato nel piano industriale 2008-2010, il quale prevede un graduale aumento del personale (relativo soprattutto alla categoria dei CTA), al fine di coprire il fabbisogno per le cessazioni connesso al *turn over* ed all'andamento del traffico.

Il costo del personale è passato nel 2008 da 357,0 milioni di euro del 2007 a 367,3 milioni di euro con un incremento pari a 10,3 milioni di euro rispetto al 2007.

Il costo medio unitario è passato da 107.887 del 2007 a 109.425 del 2008. I valori del 2008 sono stati complessivamente determinati dai seguenti principali fattori: l'aumento degli stipendi e degli altri assegni fissi, passati da 183,86 ml di euro a 203,61 ml di euro (+19,75 mln di euro pari al 10,7%). Tale aumento, in aggiunta a fattori di crescita fisiologica, è da attribuirsi, prevalentemente sia ai costi connessi al rinnovo contrattuale sia ai costi dovuti all'incremento delle ore di prestazione ordinaria del personale operativo -CTA, EAV e Meteo).

La retribuzione media, con esclusione degli oneri accessori e delle altre spese, è passata da 77.719 euro per l'anno 2007 a 77.892 euro per l'anno 2008.

Uno dei principali motivi di crisi per ENAV è rappresentato dal fronte della contrattazione collettiva, notoriamente caratterizzato da rapporti problematici con le organizzazioni sindacali dei controllori di volo; rapporti che tendono, peraltro, a sfociare in veri e propri conflitti specialmente a ridosso della stagione estiva, allorché aumenta oltremodo la "forza contrattuale" anche di poche unità appartenenti alla categoria. Peraltro, la forte frammentazione della rappresentanza sindacale, propria di tutto il settore, risulta esasperata in ENAV, in cui vi è la presenza di ben quattordici sigle sindacali firmatarie del C.C.N.L.

Sul piano delle relazioni industriali, il 2008 è stato caratterizzato dalla sottoscrizione (in data 20 giugno) dell'accordo di rinnovo del contratto collettivo di lavoro, scaduto il 31 dicembre 2007.

Il rinnovo è stato firmato dalle organizzazioni sindacali di categoria e non dalla componente autonoma del sindacato. Il contratto è stato sottoscritto il 24 giugno anche dai segretari nazionali del trasporto aereo di CGIL, CISL, UIL, UGL e CISAL. L'accordo è stato raggiunto seguendo le linee guida congiuntamente individuate, tra ENAV e tutte le organizzazioni sindacali (autonome comprese), nel Protocollo di Intenti firmato il 15 ottobre 2007.

Il contratto siglato ha una validità quadriennale (1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2011) per la parte normativa e una durata biennale (1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2009) per la parte economica.

Con la sottoscrizione dell'accordo, le organizzazioni sindacali firmatarie si sono altresì impegnate ad astenersi da ogni azione di sciopero sulle materie oggetto del contratto sino a tutto il 31 dicembre 2008.

Va precisato che, sotto il profilo economico, l'intera manovra riconducibile al rinnovo contrattuale risulta in linea con le previsioni di costo del personale contenute nel piano industriale (in cui sono stati previsti, a regime, aumenti per 7,150 mln/€ nel 2008, 5,0 mln/€ nel 2009, 1,7 mln/€ nel 2010 e 0,3 mln/€ nel 2011).

Di rilievo sono risultati i rapporti con le organizzazioni sindacali firmatarie. Dopo l'accordo di rinnovo, infatti, un nuovo traguardo è stato raggiunto nella dinamica delle relazioni industriali con la sottoscrizione del nuovo articolato contrattuale, avvenuta il giorno 23 dicembre 2008, tra le organizzazioni sindacali firmatarie del nuovo contratto di lavoro e la società.

Sono stati registrati alcuni scioperi a livello locale proclamati da parte dalla componente autonoma del sindacato, subito dopo la firma del contratto; si è trattato di scioperi che secondo l'Azienda non hanno avuto, comunque, alcun riflesso negativo sull'erogazione dei servizi.

Un aspetto di particolare rilevanza che ha invece contraddistinto l'avvio dell'anno 2009 è stata la delibera n.374/09 della commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali che ha valutato positivamente l'accordo sottoscritto da ENAV e dalle organizzazioni sindacali firmatarie in data 18 dicembre 2008 dell'accordo sulla modifica delle procedure per la regolamentazione dei conflitti. Con tale accordo ENAV, d'intesa con il sindacato, ha modificato la normativa legislativa posta dalla regolamentazione provvisoria del 2001, dilatando i tempi previsti per lo svolgimento delle procedure di raffreddamento prima di un'eventuale azione di sciopero.

Dalla storia delle relazioni di questi ultimi anni è risultato, comunque, confermato come la tradizionale conflittualità con le organizzazioni sindacali dei controllori di volo resti un problema di fondo insoluto per l'intero Sistema Paese. E, tuttavia, in mancanza di effettive possibilità di pervenire in breve tempo a soluzioni concretamente operative attraverso la contrattazione collettiva, la società ha più volte rappresentato al Governo ed al Parlamento il proprio auspicio per l'introduzione di nuove regole di gestione dei rapporti con le organizzazioni sindacali e di accesso allo sciopero nel sistema del trasporto aereo.

Sul versante "formazione", notevoli, come nei recenti anni passati, sono stati gli investimenti sulla qualificazione delle professionalità di primissimo livello del personale aziendale e sullo sviluppo del Centro Academy di Forlì, che rappresenta

oggi una struttura specialistica di assoluta eccellenza, unica nel suo genere in Europa, apprezzata da tutti gli altri principali *service provider* internazionali. In particolare, fin dal 2007, il NATS (*National Air Traffic Services* – il prestigioso fornitore dei servizi della navigazione aerea del Regno Unito, considerato tra i più importanti *providers europei* per il controllo del traffico aereo) ha avuto modo di apprezzare l'offerta formativa e l'elevato livello tecnologico dell'Academy di Forlì e durante tutto il 2008, si sono svolti incontri presso le reciproche sedi italiana e inglese finalizzati alla stipula di un accordo strategico, per una completa cooperazione sia sul tema della didattica sia della normativa nel fondamentale settore della formazione e dell'addestramento. A conferma del buon risultato ottenuto con il 1° Corso di Avvicinamento Radar per controllori del traffico aereo stranieri avviato a giugno 2008, nel febbraio del 2009 è stato attivato anche il 1° corso torre / avvicinamento procedurale per 13 allievi controllori del *service provider* polacco PANSA (*Polish Air Navigation Services Agency*).

Nel 2008 l'Academy ha complessivamente erogato 279.791 ore di formazione (a fronte delle 243.736, erogate nel 2007), di cui 217.319 per formazione tecnico operativa (a fronte delle 209.350 del 2007), 41.840 per l'inglese operativo (a fronte delle 16.080 del 2007), 20.632 per la formazione manageriale e tecnico-amministrativa (a fronte delle 18.306 del 2007). Il tutto, per un costo complessivo di € 14.368.000 per il 2008 (€ 14.744.000 nel 2007). Dall'esame dei costi si desume, tra l'altro, che:

- l'entrata a regime della scuola di Forlì e la prosecuzione dell'attività di stabilizzazione delle risorse umane utilizzate dalla funzione Academy hanno permesso di conseguire una riduzione del 5,7% sul fronte dei costi del personale, quantificabile in 447.000 euro;

- la vendita di servizi formativi da parte di Academy a soggetti terzi si è consolidata nel 2008 e sono stati fatturati 398.200 euro, in larga parte per corsi di qualificazione per il *service provider* polacco PANSA. Si prevede di chiudere il 2009 con un fatturato superiore ai 440.000 euro, all'interno del quale diminuisce percentualmente l'incidenza delle attività erogate a favore di PANSA e si consolidano attività diversificate (sia pure con minori volumi) a favore di altre realtà quali Istituti Tecnici Aeronautici, Aeroclub e - con una quota pari circa al 10% del fatturato - a favore della controllata Techno Sky.

4. Per quanto riguarda le risultanze di bilancio, l'esercizio 2008 si chiude con un utile ante imposte di 35,6 milioni di euro, che, detratte le imposte, determina un utile netto di 23,8 milioni di euro (+ 58,1% rispetto al 2007).

Su tale risultato hanno soprattutto inciso: la forte contrazione della domanda di traffico nell'ultimo trimestre dell'anno, che ha influito sulla crescita della componente ricavi, determinando comunque un risultato a fine esercizio sostanzialmente in linea con quello del 2007; la svalutazione dei crediti per complessivi 17,6 milioni di euro derivanti principalmente dalla dichiarazione di insolvenza del Gruppo Alitalia; l'incremento negativo della gestione finanziaria per 8,3 milioni di euro determinato essenzialmente dai maggiori interessi passivi per 7,2 milioni di euro, come effetto del ricorso al mercato bancario che si è reso necessario in attesa della riscossione dei crediti verso lo Stato; il minor carico fiscale per 23,5 milioni di euro connesso principalmente al rigiro delle imposte differite iscritte sugli ammortamenti dedotti ai fini fiscali per 18,2 milioni di euro e per la rilevazione delle imposte anticipate su fondi tassati per 4,2 milioni di euro che hanno inciso positivamente sul risultato netto d'esercizio.

Il margine operativo lordo (Ebitda) di ENAV si attesta a 193,9 milioni di Euro con un incremento del 10,4% rispetto all'esercizio precedente. E' comunque da evidenziare come la società abbia mantenuto gli impegni assunti in sede previsionale, essendosi tale costo a fine anno attestato agli stessi livelli previsti in sede di budget 2008; la sostanziale invarianza dei costi esterni rispetto all'esercizio precedente, pur a fronte di un dato relativo all'inflazione media a fine anno pari al 3,3%. E' da rilevare che è stato raggiunto l'obiettivo che la società si è posta a giugno in sede di revisione di budget, avendo ridotto i costi di oltre 10 milioni di euro, pari al -6% rispetto al budget iniziale. La voce relativa agli "ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti" registra un incremento del 21,8% rispetto all'esercizio precedente sia per i maggiori costi determinati dalla svalutazione dei crediti verso il Gruppo Alitalia che per i maggiori ammortamenti correlati all'entrata in esercizio di parte degli investimenti previsti dal piano attuato dalla società nel periodo 2004-2007.

Il risultato operativo (Ebit) si attesta quindi a 48 milioni di euro che, come detto, detratto l'effetto derivante dagli oneri finanziari determina un risultato ante imposte di 35,6 milioni di euro e un utile netto di 23,8 milioni di euro.

La struttura patrimoniale di ENAV è caratterizzata da un "capitale investito netto" di 1.547,7 milioni di euro (1.409,8 milioni di euro al 31 dicembre 2007) coperto per l'81,3% dal capitale proprio e per il restante 18,7% dall'indebitamento

finanziario netto. Rispetto all'esercizio precedente, il capitale investito netto si è quindi incrementato di 137,9 milioni di euro.

Il capitale proprio, che si attesta a 1.258,9 milioni di euro, è aumentato di 23,8 milioni di euro per effetto dell'utile netto conseguito nel periodo. Nelle variazioni di patrimonio netto c'è da segnalare che nell'assemblea ordinaria di approvazione del bilancio di esercizio 2007 del 7 maggio 2008 è stato deliberato di destinare l'utile di esercizio (15.037 mgl/euro), per 752 migliaia di euro a riserva legale e di riportare a riserva per utili a nuovo il restante importo di 14.285 migliaia di euro. L'assemblea del 16 luglio 2009, di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2008, ha deliberato di destinare l'utile d'esercizio (23.772 mgl/euro) oltre che a riserva legale (1.189 migliaia di euro) a fondo di stabilizzazione tariffe per il restante importo di 22.583 migliaia di euro.

Il saldo delle disponibilità liquide di ENAV, si attesta a 25,2 milioni di euro (6 milioni di euro al 31 dicembre 2007) ed è influenzato dal flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento per 204,5 milioni di euro, coperto per 133,3 milioni di euro dal ricorso al capitale di terzi, di cui 100 milioni di euro a medio termine, e per la parte restante dal flusso di cassa generato dall'attività operativa.

Con particolare riferimento ai ricavi di ENAV, risulta che la società ha adottato nel periodo 2003-2008 una politica di consistente riduzione delle tariffe applicate ai vettori, con particolare accentuazione sulla tariffa di terminale. Specificamente, la tariffa unitaria di terminale è diminuita da 3,14 € del 2003 a 1,96 € del 2008 (con una riduzione del 37,6%). La tariffa unitaria di rotta è diminuita da 67,99 € del 2003 a 66,91 € nel 2008 (con una riduzione del 1,6%). I dati esposti non considerano l'inflazione, altrimenti la riduzione sarebbe stata ancora maggiore.

Analizzando poi le tariffe 2008, si evidenzia come la continua attenzione della società agli aspetti di economicità e di efficienza economica abbia consentito una riduzione delle tariffe rispetto al 2007; in particolare, la tariffa di rotta è diminuita dello 0,9%, mentre quella di terminale del 2,5%.

Analizzando i risultati raggiunti nel 2008, è da evidenziare come a conclusione dell'esercizio 2008, ENAV abbia deciso di utilizzare parte del fondo stabilizzazione tariffe al fine di "stabilizzare" la tariffa di consuntivo.

Ed è proprio il sostanziale decremento del traffico registrato a consuntivo rispetto alla previsione, nonché i maggiori costi sostenuti a causa della svalutazione dei crediti (17,6 mln di euro) derivanti soprattutto dalla situazione di insolvenza del Gruppo Alitalia (14,5 mln di euro), che ha portato l'azienda a scegliere di utilizzare il fondo stabilizzazione tariffe per 20,6 milioni di euro. Ciò al fine di evitare che il

meccanismo del *balance* potesse riversare tale onere interamente sui vettori tramite l'aumento delle tariffe, in un momento di crisi del mercato, con possibili conseguenze negative anche sui risultati produttivi faticosamente conseguiti dalla società negli ultimi anni.

Tale politica tariffaria insieme ad un elevato standard qualitativo del servizio è stata una precisa scelta strategica della società, volta ad "attirare" il remunerativo traffico di sorvolo dai paesi confinanti. La politica sta portando i suoi frutti, proprio in un momento di generale crisi della domanda, riducendo in parte gli effetti del crollo del traffico.

Inoltre, con la continua riduzione delle tariffe, ENAV ha indubbiamente dato un tangibile contributo al settore del trasporto aereo, attenuando gli oneri a carico dei vettori. In proposito, è rilevante evidenziare che l'azione di contenimento tariffario e di incremento di efficienza ha trovato, dal 2006 ad oggi, esplicito apprezzamento da parte delle associazioni internazionali dei vettori (IATA, IACA e IBAR) nel comitato allargato di Eurocontrol. Tale riconoscimento si è ripetuto nel 2008 e nel 2009, ad opera della IATA, la principale delle associazioni internazionali dei vettori, che ha formulato un pubblico apprezzamento alla politica di ENAV di continua attività di efficientamento aziendale e di riduzione delle tariffe, in un momento di grave crisi economica delle compagnie. Ed in effetti, l'azione di contenimento delle tariffe e di incremento di efficienza ha fatto sì che nel triennio considerato i costi complessivi di assistenza al volo italiani (sia di rotta che di terminale) siano stati i più bassi rispetto ai maggiori provider europei. In particolare, da uno studio comparativo è emerso che nel 2008 il costo complessivo per il servizio di assistenza al volo in Italia è risultato essere più economico del 16,5% rispetto alla Germania, del 25,6% rispetto alla Francia, del 11,7% rispetto al Regno Unito e del 40,6% rispetto alla Spagna.

**5.** I rapporti tra lo Stato ed ENAV sono proseguiti anche nel 2008 in assenza di formalizzazione dei contratti di servizio e di programma, e cioè degli strumenti negoziali appositamente previsti dalla legge n. 665 del 1996.

In proposito, è di per sé significativa la constatazione che dal 1996 ad oggi risultano sottoscritti soltanto un contratto di programma e di servizio negli ultimi mesi del 2000 (con valenza quasi totalmente ricognitiva, considerata la scadenza degli effetti del contratto stesso al 31 dicembre 2000) e i contratti di servizio 2001-2003 e 2004-2006 (quest'ultimo solo in data 22 dicembre 2008).

Solo nel mese di novembre 2009, a causa dei ritardi imputabili ai ministeri competenti, sono stati sottoscritti i contratti di programma relativi agli anni 2001-

2006. I contratti di programma e di servizio relativi agli anni 2007 – 2009, risultano ancora all'esame del CIPE (che a maggio 2009 ha subordinato l'approvazione di tali contratti al reperimento, da parte dei ministeri competenti, dei fondi necessari a coprire l'importo di 30 mln/€ per la sicurezza dei sistemi e degli impianti di cui all'art. 11 *septies* della legge n. 248/2005 sui "requisiti di sistema"). È inoltre da tener presente che per lo schema di contratto di programma, dopo il parere favorevole del CIPE, è previsto il parere delle competenti commissioni parlamentari; commissioni che, in occasione del parere favorevole reso a luglio 2009 sullo schema del triennio 2004- 2006, hanno peraltro stigmatizzato il grave ritardo dei lavori in questione. Infine, i contenuti degli stessi contratti di programma e di servizio relativi al triennio in corso (2010 – 2012) risultano ancora oggetto di esame e valutazioni da parte del gruppo interministeriale all'uopo costituito.

Nel corso dei lavori per la predisposizione degli schemi contrattuali, ENAV ha fatto presente la necessità di regolare l'assunzione dei servizi della navigazione aerea in relazione ad alcuni degli aeroporti, oggi militari, che stanno transitando in proprietà al demanio civile – ramo trasporti, secondo quanto previsto dal protocollo d'intesa sottoscritto dai ministri dell'economia e delle finanze, della difesa e delle infrastrutture e dei trasporti il 14/10/2004. Si tratta di aeroporti le cui infrastrutture connesse ai servizi di navigazione aerea necessitano di importanti interventi di ammodernamento o ricostruzione, per la cui esecuzione è necessario che si rendano disponibili adeguate risorse finanziarie, senza le quali appare problematico il soddisfacimento dei requisiti di efficienza (in termini di capacità aeroportuale) e di sicurezza (in termini di rispetto degli standard richiesti dalla normativa comunitaria).

In proposito è da rilevare come per le ipotesi di richiesta ad ENAV di assistere nuovi aeroporti rispetto a quelli attualmente serviti, nello schema di contratto di programma 2004 – 2006, ancora in via di sottoscrizione, sia stato espressamente concordato che *<<ove il ministero dei trasporti richieda alla Società una modifica dell'elenco degli aeroporti indicati in allegato "D", la Società esaminerà la richiesta e trasmetterà al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi differenziali derivanti dal suo accoglimento. Tale richiesta, previo parere tecnico favorevole dell'ENAC, potrà essere recepita con accordo tra il Ministro dei Trasporti, il Ministro dell'Economia e delle Finanze e la Società. In tale ultimo caso, qualora la richiesta medesima comporti oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, il suo accoglimento sarà*