

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

**Doc. XV
n. 169**

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)**

(Esercizio 2008)

Trasmessa alla Presidenza il 23 febbraio 2010

PAGINA BIANCA

I N D I C E

Determinazione della Corte dei Conti n. 8/2010 del 12 febbraio 2010.	Pag.	5
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente Nazionale di assistenza al volo (ENAV s.p.a.) per l'esercizio 2008	»	7
DOCUMENTI ALLEGATI:		
<i>Esercizio 2008:</i>		
Relazione del Consiglio di amministrazione.	»	155
Relazione del Collegio sindacale	»	181
Bilancio consuntivo	»	189

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 8/2010**LA CORTE DEI CONTI****IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI**

nell'adunanza del 12 febbraio 2010;

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 stato 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;

visto il bilancio dell'Ente suddetto, relativo all'esercizio finanziario 2008, 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 Ernesto Basile 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 S.p.A. per l'esercizio 2008;

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 del bilancio – corredato 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 il bilancio per l'esercizio 2008 – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV S.p.A.), l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

L'ESTENSORE

f.to Ernesto Basile

IL PRESIDENTE

f.to Mario Alemanno

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE
FINANZIARIA DI ENAV S.p.A., PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2008

SOMMARIO

PREMESSA. – I - LA SOCIETÀ E I RAPPORTI ISTITUZIONALI. – A) La *governance* societaria. – B) L'organizzazione aziendale. – C) Il rinnovo della Certificazione «Single European Sky» e il mantenimento ed estensione della Certificazione di Qualità ISO 9001:2000. – D) Il rapporto Stato-ENAV. - 1. I contratti di programma e di servizio. - 2. La legge sui requisiti di sistema e i suoi effetti. – E) Il piano industriale 2008-2012. – F) La comunicazione societaria. – II - L'ATTIVITÀ DI GESTIONE. – A) La sicurezza. - 1. La sicurezza, le regolarità e la puntualità dei voli. L'attività operativa e la qualità del servizio. - 2. La sicurezza degli impianti. - 3. La sicurezza del lavoro. – B) Le attività internazionali ed i programmi di ricerca. – C) Gli investimenti. - 1. Il piano degli investimenti 2008-2010. - a) Premessa. - b) Interventi attivati nel 2008. c) Lo sviluppo dei sistemi informativi gestionali. - 2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2009-2011. – D) Le risorse umane, le relazioni industriali e la formazione. - 1. Evoluzione nelle consistenze del personale. 2. Il costo del personale. - 3. Il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro. - 4. Le relazioni industriali. - 5. La formazione e l'*Academy* di Forlì. – E) L'attività Negoziale. - 1. Il nuovo codice dei contratti pubblici e il Regolamento interno di ENAV per le attività negoziali. - 2. Le procedure di aggiudicazione. - 3. Altre attività svolte. – F) L'attività delle controllate. - 1. *Techno Sky* S.r.l. - 2. Il Consorzio SICTA. – III - L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2008. A) I risultati del bilancio civilistico 2008. – B) Il bilancio consolidato. – C) Il *budget*, il controllo di gestione e la contabilità analitica. – IV - IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI. – A) Il d.lgs 231/2001. – B) L'*internal auditing*. – C) Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. – CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. – Acronimi e Glossario.

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Nella precedente Relazione (Atti Parlamentari, XV Legislatura, Doc. XV n. 156) la Corte, nel riferire al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha esaminato i risultati della gestione di ENAV per l'anno 2007 e per i primi mesi del 2008.

In particolare, la Corte ha evidenziato come ENAV, grazie al percorso di efficientamento compiuto, abbia raggiunto gli obiettivi di sicurezza e di qualità dei servizi strettamente connessi agli elevati livelli di operatività ai quali la stessa trasformazione in società per azioni era preordinata.

I risultati raggiunti, sia per la puntualità del servizio che per il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti di assistenza al volo a supporto della navigazione aerea, sono stati conseguiti anche per effetto dei piani degli investimenti varati da ENAV (per un valore di circa 1,5 miliardi di euro nell'ultimo quadriennio) che hanno determinato sostanziali incrementi di sicurezza del sistema, in virtù della costante ed efficace azione attuativa del *management*.

La Corte ha evidenziato, inoltre, il posizionamento di forte rilievo raggiunto dalla società in ambito internazionale, comprovato dalla *leadership* assunta nei principali programmi europei di ricerca e di investimento sui sistemi di controllo del traffico aereo del futuro (tra cui, principalmente, Blue Med e Sesar) e dall'affidamento ad ENAV, da parte di Eurocontrol, di importanti flussi di traffico aereo provenienti dall'area parigina verso Grecia, Turchia e Medio Oriente (e viceversa) che normalmente attraversano l'Austria e i Balcani.

Nella presente relazione – inerente all'esercizio 2008 ed aggiornata sui fatti di rilievo fino a data corrente – la Corte prende spunto dal mantenimento degli elevati livelli di qualità e di sicurezza già raggiunti e dalle novità organizzative intervenute in ENAV, per riferire sull'attività svolta dalla società nella prospettiva primaria della salvaguardia della sicurezza dei voli.

I – LA SOCIETÀ E I RAPPORTI ISTITUZIONALI

A - La *governance* societaria

ENAV è la società per azioni pubblica (interamente partecipata dallo Stato), non quotata, che espleta i servizi della navigazione aerea per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione.

Il ministro dell'economia e delle finanze esercita i diritti dell'azionista pubblico, d'intesa con il ministro delle infrastrutture e dei trasporti che è anche il ministro vigilante per il settore dell'aviazione civile.

Lo statuto di ENAV è stato adeguato alle disposizioni di cui all'art. 3 della legge 24 dicembre 2007 n. 244 (legge finanziaria 2008), come modificato dall'art. 71 dalla legge 18 giugno 2009 n. 69 e dall'art. 19 del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78 convertito in legge 3 agosto 2009, n. 102.

Il sistema di *governance* societaria adottato è quello tradizionale con la previsione statutaria di un consiglio di amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, che si riunisce "*di regola*" ogni mese.

La normativa citata ha, infatti, disposto l'obbligo per le amministrazioni pubbliche statali che detengono, direttamente o indirettamente, il controllo di società di promuovere iniziative finalizzate a modificare precisi profili della *governance* delle società partecipate.

In esecuzione degli indirizzi pervenuti dal ministero dell'Economia e delle finanze, l'assemblea straordinaria di ENAV del 16 luglio 2009 ha pertanto provveduto ad adeguare il proprio statuto alle previsioni di legge. In particolare, è stato, tra l'altro, ridotto da sette a cinque il numero massimo dei componenti l'organo amministrativo, è stata eliminata la figura dell'amministratore unico, è stato previsto che la funzione di controllo interno aziendale riporti all'intero consiglio di amministrazione e che al presidente possano essere conferite dal consiglio deleghe operative soltanto previa espressa delibera assembleare in tal senso.

Nel corso dell'assemblea ordinaria del 16 luglio 2009 si è pertanto proceduto alla nomina dei 5 membri del nuovo consiglio di amministrazione per il triennio 2009-2011, confermando tra i componenti il precedente amministratore delegato. Poche settimane dopo, il componente designato dal Ministero dell'Economia ha rassegnato le proprie dimissioni, cosicché l'organo amministrativo si compone attualmente di 4 membri (nel rispetto del *range* da 3 a 5 previsto dallo Statuto).

A tutt'oggi il Ministero stesso non ha provveduto alla sostituzione.

Nella seduta del 21 luglio 2009, il consiglio di amministrazione ha quindi definito i poteri dell'amministratore delegato e stabilito il relativo compenso.

In particolare, il consiglio di amministrazione 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 finanziari. All'amministratore delegato sono stati, invece, conferiti ampi poteri per l'amministrazione della società, compresa la legale rappresentanza, esclusi soltanto quelli riservati dalla legge e dallo statuto al presidente e quelli riservati dal consiglio stesso alla propria competenza.

Secondo le indicazioni dettate dalla citata legge n. 244/2007, sono stati inoltre ridotti del 25% gli emolumenti da corrispondere ai sensi del comma 1 dell'art. 2389 c.c. ai componenti l'organo amministrativo.

Pertanto, i compensi dei membri del consiglio di amministrazione sono stati fissati in euro 37.500 lordi annui per il presidente (nel precedente triennio era di 50.000,00 Euro) e in euro 18.750 lordi annui per ciascun altro consigliere (in precedenza era di 25.000,00 0 Euro).

Il compenso da corrispondere all'amministratore delegato ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c. è stato determinato in 370.000 euro annui per la parte fissa, in 90.000 euro quale parte variabile annuale. E' stato inoltre previsto un incentivo di lungo termine, la cui durata coincide con quella del mandato, da definire da parte del consiglio di amministrazione su proposta del comitato per le remunerazioni.

Ad ottobre 2009, a seguito delle dimissioni presentate dal direttore generale di ENAV nominato presidente di Assoclearance (l'associazione di vettori e gestori aeroportuali che in Italia si occupa dell'assegnazione delle bande orarie, e cioè dei cd. *slots*), il consiglio di amministrazione ha nominato il nuovo direttore generale della società. La direzione generale è stata affidata al responsabile dell'area operativa della società stessa.

In continuità rispetto al passato, la scelta in questione risponde a precise esigenze di ENAV volte ad individuare, quale vertice tecnico aziendale a supporto del vertice amministrativo, una professionalità dotata di una conoscenza approfondita e concreta del settore dei servizi alla navigazione aerea, ed in particolare dei servizi di assistenza e controllo del traffico, sia nella realtà italiana che in quella estera; oltre che dotata di un'ottima conoscenza delle esigenze di conduzione e manutenzione dei sistemi e degli impianti utilizzati per fornire i servizi istituzionali della navigazione aerea.

Nel 2009 il consiglio di amministrazione ha altresì istituito la figura del segretario generale della società, avente in via primaria il compito di svolgere, con precipue finalità di coordinamento, un'azione di diretto supporto all'amministratore delegato, onde consentire a quest'ultimo di adempiere alle sue responsabilità gestionali con una visione d'insieme interfunzionale, in relazione a tematiche trasversali di elevata complessità e rilevanza interna/esterna, nonché di consentire al vertice aziendale una gestione unitaria, efficace ed efficiente, per il miglior conseguimento degli obiettivi strategici della società e del gruppo, in Italia e all'estero. E' stato nominato segretario generale il responsabile degli affari legali e societari della società.

Nel rispetto degli indirizzi legislativi in merito al contenimento del numero delle strutture amministrative e gestionali, per le finalità di supporto alle attività di valutazione e deliberazione del consiglio di amministrazione di ENAV operano due soli comitati (nei precedenti trienni erano tre) con poteri istruttori, consultivi e propositivi. Si tratta di comitati considerati necessari che in passato hanno attivamente e proficuamente operato: il comitato remunerazioni (tre componenti) ed il comitato strategico (quattro componenti).

Il consiglio di amministrazione ha, in particolare, riconosciuto come l'istituzione dei comitati di consiglieri costituisca soluzione organizzativa – utilizzata anche nella prassi di altre aziende di dimensioni e complessità paragonabili ad ENAV – che il più delle volte consente una più efficace realizzazione del principio di collegialità. I comitati, infatti, si caratterizzano per alcuni vantaggi concreti di immediata visibilità, come la partecipazione dei consiglieri, sin dalla fase istruttoria, all'esame delle varie tematiche di rilevanza consiliare ed il raggiungimento di un elevato grado di approfondimento su problematiche di rilievo, non sempre agevolmente conseguibile nelle sole sedute consiliari.

La prassi di funzionamento dei comitati interconsiliari era stata, peraltro, già sperimentata in ENAV nei due precedenti trienni, in cui l'attività del consiglio di amministrazione era risultata agevolata da numerose riunioni su singole tematiche poi oggetto di valutazione e di deliberazione in sede di formale adunanza consiliare.

Il comitato remunerazioni (presieduto dal presidente della società) svolge attività di istruttoria e proposta in merito alla determinazione dei presupposti e alla verifica dei risultati relativi alla parte variabile dei compensi dei vertici delegati, nonché inerente agli istituti incentivanti per la prima linea dirigenziale aziendale.

Il comitato strategico (presieduto dal presidente della società) si occupa delle principali tematiche inerenti lo sviluppo aziendale, nonché il posizionamento e

l'attività di ENAV nel Sistema Paese.

Per la partecipazione alle attività del comitato, così come per quelle del consiglio di amministrazione, non sono previsti gettoni di presenza; per l'operatività dei comitati sono invece garantiti i medesimi rimborsi spese stabiliti per la partecipazione alle ordinarie attività consiliari (per spese di trasferta, vitto alloggio, ecc.). Secondo le indicazioni della precitata legge n. 244/2007 e successive modificazioni ed integrazioni, nello statuto di ENAV è stata inserita la previsione di una remunerazione per i componenti dei comitati con funzione consultiva o di proposta in misura non superiore al 30% del compenso deliberato per la carica di amministratore. Pertanto, a seguito dell'istituzione dei due comitati è stato previsto per i relativi componenti il compenso aggiuntivo del 30% di quello deliberato in sede assembleare.

Per quanto riguarda i compensi lordi annui di competenza dei membri del collegio sindacale, gli stessi erano stati così determinati nell'assemblea di nomina nel 2007: 30.000 euro per il presidente e 20.000 euro per ciascuno dei sindaci effettivi.

Non sono previsti gettoni di presenza o compensi di alcun genere per il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ai sensi dell'art.12 della legge 259/58.

Per quanto concerne le altre strutture di controllo, il responsabile della funzione audit aziendale svolge le funzioni di membro interno dell'organismo collegiale di vigilanza costituito ai sensi del d.lgs. n. 231/2001, composto anche da due professionisti esterni, di cui uno con funzioni di presidente. I compensi lordi annui di competenza dei componenti l'organismo, determinati dal consiglio di amministrazione nel 2006 sono di 25.000 euro per il presidente e 20.000 euro per ciascuno dei membri.

Inoltre, in attuazione dell'art. 18 bis dello statuto, nella seduta consiliare del 21 luglio 2009 è stato confermato nella nomina il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari (per le medesime finalità di cui all'art. 154 bis del testo unico delle disposizioni in materia finanziaria – d.lgs. 58/1998 e successive modificazioni) nella persona del dirigente vicario dell'area amministrativa, divenuto di recente responsabile della stessa area.

Il controllo contabile della società è poi affidato ad una società di revisione (iscritta nel registro istituito presso il ministero della giustizia e nell'albo speciale tenuto dalla CONSOB di cui all'art. 161 del d.lgs. 58/2998), già selezionata a mezzo di procedura ad evidenza pubblica. Alla medesima società sono state inoltre affidate

le attività di revisione contabile e di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 *sexies*, comma 7 bis della legge 248/2005, in materia di contabilità analitica (per l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti ai servizi resi da ENAV).

B - L'organizzazione aziendale

Nel corso del 2008 e nel primo semestre del 2009 è proseguito e si è consolidato il processo di trasformazione di ENAV in una moderna ed efficiente azienda pubblica di servizi, con un'organizzazione strutturata e rispondente alle peculiari caratteristiche del settore in cui opera.

In prosecuzione delle ampie trasformazioni macrostrutturali succedutesi nel precedente triennio, si è intrapreso un percorso di razionalizzazione ed ottimizzazione organizzativa dell'Azienda caratterizzato da diverse modifiche organizzative: alcune classificabili come rilevanti mutazioni strutturali; altre come ottimizzazioni e razionalizzazioni o semplici "manutenzioni" della struttura organizzativa; altre ancora come articolazioni di dettaglio di strutture preesistenti consolidate.

Tra gli interventi organizzativi attuati nel corso del 2008, uno dei più significativi ha riguardato la riorganizzazione dell'area tecnica. La struttura di tale Area, istituita nel 2004, era stata a suo tempo definita per raggiungere gli obiettivi di garantire il continuo ammodernamento degli impianti e la loro rispondenza a criteri di affidabilità, sicurezza ed efficienza operativa, migliorando radicalmente i processi e le competenze aziendali nell'ambito della pianificazione degli investimenti, del project management, dell'ingegneria dei sistemi in campo CNS/ATM.

Nel triennio successivo, col delinearsi a livello internazionale di nuovi scenari evolutivi delle tecnologie ATM – che vedono il forte coinvolgimento dell'Azienda nella nuova piattaforma operativa comune europea (programma SESAR) – e con l'emanazione delle nuove normative europee in materia di *safety* (ESARR 6) – che responsabilizzano i fornitori di servizi della navigazione aerea sul tema della validazione delle forniture dei componenti software ATM – si è resa necessaria una ristrutturazione dell'area tecnica, al fine di renderla maggiormente rispondente alle mutate esigenze organizzative derivanti dai nuovi scenari tecnologici e normativi.

Nel corso del 2008 è inoltre proseguita la riorganizzazione di singole strutture organizzative interne all'area operativa, col fine di ottimizzare e razionalizzare le

medesime strutture ed i relativi processi. In quest'ambito, si inseriscono sia gli interventi di ridefinizione della struttura organizzativa delle funzioni centrali dell'area operativa coinvolte nel cambiamento (nuove articolazioni di funzioni, accorpamenti di funzioni dirigenziali e non dirigenziali) sia gli interventi di micro - organizzazione delle strutture territoriali (centri di controllo d'area e aeroporti), nonché la creazione di nuove strutture in staff per la gestione di attività operative di rilevanza inter-funzionale.

Per quanto riguarda gli altri interventi organizzativi effettuati nel corso del 2008, fra i principali si citano:

- la riorganizzazione della funzione Acquisti, che è stata orientata verso l'ottimizzazione dei processi di approvvigionamento, anche mediante l'accorpamento di due funzioni dirigenziali e la definizione di specifiche responsabilità micro-strutturali in correlazione ai processi gestiti;
- la creazione di una specifica struttura organizzativa nell'ambito della Direzione Generale, dedicata al marketing e allo sviluppo commerciale e finalizzata a dare impulso allo sviluppo del *business* aziendale nel mercato nazionale ed internazionale;
- la soppressione, in una logica di ottimizzazione organizzativa, della funzione (e della relativa posizione dirigenziale) dedicata alla qualità e la confluenza delle relative attività e responsabilità all'interno delle Risorse Umane, nella funzione Organizzazione;
- la ristrutturazione della funzione Sistemi Informativi Gestionali, riorganizzata in un'ottica di maggiore orientamento ai processi e di continuo miglioramento del livello di soddisfazione degli utenti interni;
- le modifiche alla funzione Affari Legali, che ha esplicitato e strutturato le sue precedenti attività in materia di diritto societario, in relazione all'evoluzione della realtà societaria di ENAV e delle sue partecipazioni, anche in funzione dell'acquisizione della società Techno Sky;
- l'articolazione organizzativa della funzione Selezione e Sviluppo Risorse Umane in settori specializzati nei peculiari processi della funzione stessa, tra cui principalmente lo sviluppo e la selezione del personale;
- l'istituzione di un "Comitato per i FAB", al fine di indirizzare e coordinare ad alto livello le iniziative ed i progetti riguardanti i *Functional Air Block* (FAB), in primis il programma Blue Med;

- la riorganizzazione della funzione Relazioni Esterne per quanto concerne le attività relative alla comunicazione interna e all'immagine, in un'ottica di razionalizzazione delle stesse.

Anche nel 2009 sono proseguiti gli interventi organizzativi aventi il medesimo obiettivo di razionalizzare e ottimizzare l'organizzazione dell'azienda. Tali interventi hanno riguardato sia la macrostruttura aziendale sia la struttura di dettaglio.

Tra gli interventi organizzativi effettuati sulla macrostruttura, si ricordano:

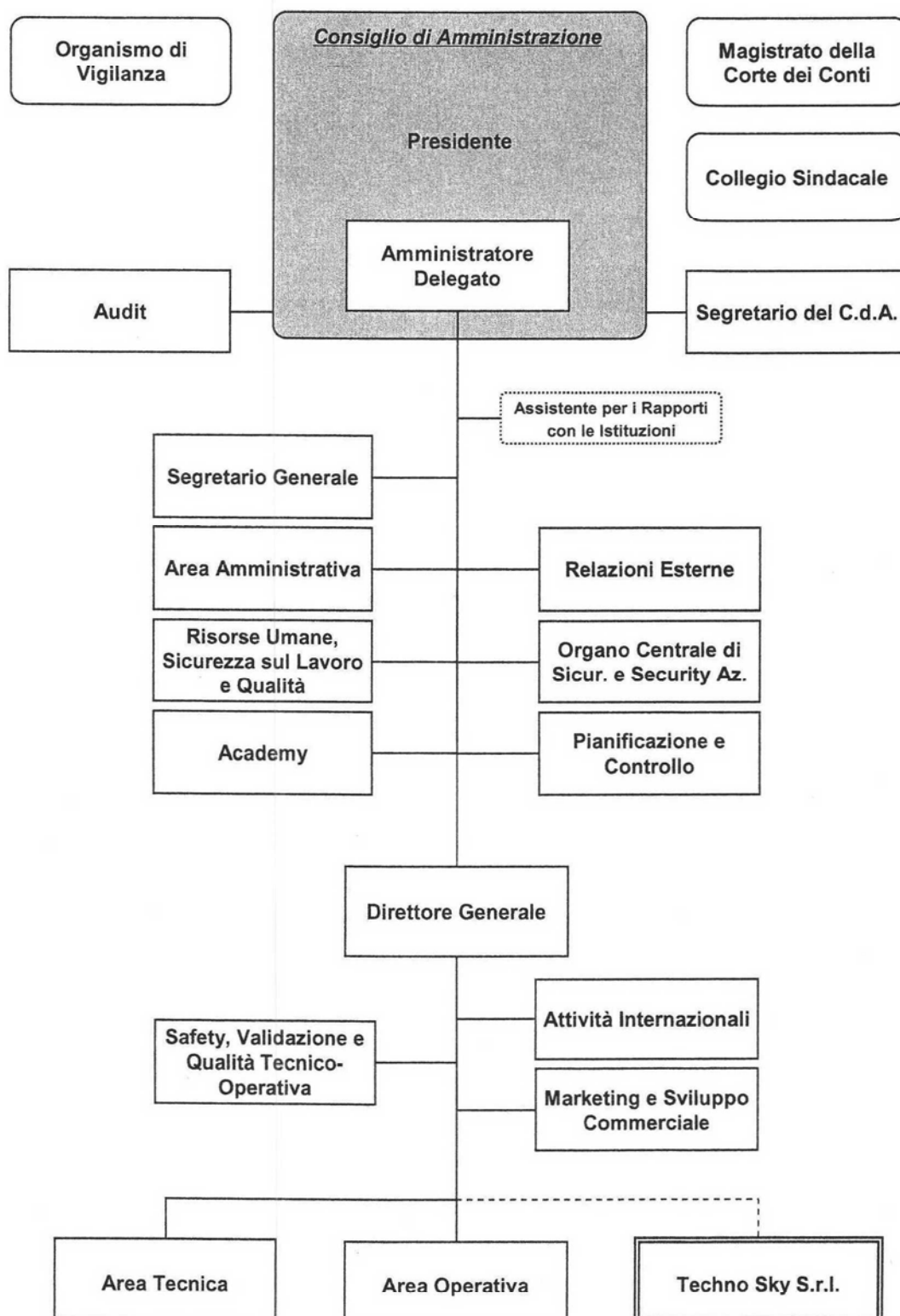
- la già citata istituzione della figura del segretario generale, con relativa struttura;
- la confluenza delle competenze della funzione Sicurezza del Lavoro nell'ambito della funzione Risorse Umane e Qualità, che pertanto muta la sua denominazione in "Risorse Umane, Sicurezza sul Lavoro e Qualità".

Tra i diversi interventi sulla struttura organizzativa di dettaglio si citano, in particolare:

- la ristrutturazione della funzione Amministrazione e Finanza, riorganizzata in un'ottica di razionalizzazione e migliore integrazione delle strutture dedicate alla finanza, amministrazione, contabilità e bilancio;
- il proseguimento della già citata riorganizzazione di alcune Funzioni centrali dell'Area Operativa e della micro-organizzazione delle Strutture territoriali; in particolare si citano:
 - l'articolazione della funzione AOIS (*Aeronautical Operational Information System*) in settori di attività;
 - la riorganizzazione dei settori della funzione Servizio di Informazioni Aeronautiche, in un'ottica di razionalizzazione dei processi interni;
 - la riorganizzazione della meteorologia aziendale sia in termini di razionalizzazione organizzativa dei settori della funzione Meteorologia sia in termini di organizzazione del servizio di meteorologia presso le Strutture territoriali aeroportuali;
 - l'istituzione di un nuovo settore di attività in staff dedicato al cosiddetto *human factor*;
- l'articolazione della funzione Attività Internazionali in specifici settori, con lo scopo di ottimizzare e meglio gestire i processi di competenza;

- l’istituzione, nell’ambito dell’Area Amministrativa, della funzione Gare e Contratti Attivi, che acquisisce le competenze in materia di gare e contratti attivi prima in capo alla funzione Acquisti;
- una prima ristrutturazione della funzione Academy, in attesa di una sua riorganizzazione complessiva nel prossimo futuro.

Di seguito è riportata la macrostruttura organizzativa di ENAV al 31 ottobre 2009:

Macrostruttura ENAV al 31/10/2009

C - Il rinnovo della Certificazione "Single European Sky" e il mantenimento ed estensione della Certificazione di Qualità ISO 9001:2000

Come già riportato nella precedente relazione, nel giugno del 2007 ENAV aveva ottenuto il rilascio della certificazione, da parte di ENAC (autorità nazionale di vigilanza), quale fornitore di servizi della navigazione aerea, sulla base dei regolamenti europei nn. 550/2004 e 2096/2005.

A seguito del rilascio di tale "certificazione Single European Sky" (SES) quale fornitore (*provider*) di servizi della navigazione aerea (ANS, *Air Navigation Services*), l'autorità nazionale di vigilanza (ENAC) deve accertare su base annua che i fornitori di servizi di navigazione aerea ai quali ha già rilasciato un certificato continuino a soddisfare i requisiti certificativi, così come previsto dal regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura di servizi ANS nell'ambito del cosiddetto "Single European Sky" (Cielo Unico Europeo) e dal regolamento (CE) n. 2096/2005 sui requisiti comuni per la fornitura di servizi ANS. Vale la pena ricordare che oltre i requisiti specifici per i vari servizi erogati (ATS – Air Traffic Service, MET – Meteorology, AIS – Aeronautical Information Service, CNS – Comunicazioni Navigazione Sorveglianza), ENAV ha dovuto dimostrare il mantenimento dei c.d. requisiti generali quali: competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione, *security*, risorse umane, solidità finanziaria (capacità economica e finanziaria, revisione contabile), responsabilità e copertura dei rischi, apertura e trasparenza nella fornitura dei servizi.

ENAC ha quindi stabilito un programma di ispezioni, distribuito nell'arco dell'anno 2008 e basato sulla valutazione del rischio, che ha interessato tutte le componenti principali dei servizi di navigazione aerea erogati da ENAV e per i quali è stata ottenuta, nel giugno 2007, la certificazione SES. Sulla base di tale programma ENAC ha provveduto ad effettuare un totale di 18 audit, dei quali 8 senza preavviso, sia sugli enti operativi sia sulle strutture centrali della Società, con l'obiettivo di verificare il mantenimento della conformità ai requisiti comuni ed alle condizioni precisate nel certificato SES e quindi, in ultima analisi, per verificare il mantenimento dell'idoneità di ENAV a garantire l'erogazione dei servizi nel rispetto dei livelli internazionali di sicurezza e di qualità.

A tale attività di verifica del mantenimento dei requisiti certificativi (SES), che ha evidenziato risultati complessivamente soddisfacenti, deve aggiungersi l'attività comunque prevista dal regolamento (CE) 1315/2007 in materia di sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo esercitata da ENAC, ed in

particolare l'attività di revisione, nei casi previsti, effettuata da ENAC prima dell'introduzione di nuovi sistemi funzionali o della modifica ai sistemi funzionali esistenti.

Nel giugno 2009, ENAV ha dunque ottenuto il rinnovo di tale certificazione (previsto a livello biennale) e la sua estensione al cosiddetto "*unit training*" (addestramento *on the job*), in seguito ai positivi riscontri delle attività di sorveglianza svolte da ENAC nel periodo di validità del suddetto certificato (biennio 2007-2009), nonché degli accertamenti effettuati, sempre da ENAC, nell'ambito dei processi di addestramento dei controllori del traffico aereo.

Sempre nel 2007, ENAV aveva anche conseguito la certificazione di qualità ISO 9001:2000 (prevista dal citato regolamento n. 2096/05) da parte dell'ente di certificazione internazionale DNV (*Det Norske Veritas*). Analogamente a quanto previsto per la certificazione SES, a seguito del rilascio di tale certificazione di qualità ISO 9001:2000 per i servizi della navigazione aerea e relativi servizi di supporto, nonché per i servizi di controllo radiomisure in volo, lo stesso Ente di certificazione DNV ha intrapreso le attività previste per la verifica del mantenimento dei requisiti di certificazione ISO.

È stato quindi elaborato da DNV un programma di attività di verifica, concentrato nel periodo novembre-dicembre 2008 – inizio 2009, che ha interessato un significativo campione di 23 funzioni aziendali, sia centri di controllo del traffico aereo nella maggior parte dei 39 aeroporti e dei 4 centri di controllo d'area sul territorio nazionale sia strutture centrali. In esito a tale programma l'ente di certificazione DNV ha attestato il mantenimento della conformità ai requisiti fissati dalla norma ISO 9001:2000, e quindi la validità della certificazione del sistema di gestione per la qualità di ENAV.

In esito alle verifiche di mantenimento delle certificazioni SES e ISO 9001:2000 viene quindi confermato l'impegno di ENAV nel mantenimento della conformità del proprio modello tecnico-organizzativo ai requisiti previsti dalla normativa e dai regolamenti europei sul Cielo Unico Europeo, nonché il continuo impulso al miglioramento dei propri processi operativi e gestionali, in una prospettiva di continua elevazione della qualità dei servizi ai massimi standard europei di settore.

Nel giugno del 2009, inoltre, ENAV ha ottenuto, sempre da parte del DNV, l'estensione della suddetta certificazione ai servizi di formazione nell'ambito del trasporto aereo, commercializzati ed erogati dalla funzione Academy, rendendo così

più ampio il sistema di gestione della qualità nei riguardi dell'offerta dei servizi ceduti all'esterno.

Tale estensione è stata ottenuta a seguito dell'esito positivo di una serie di verifiche, condotte dal DNV nel primo semestre del 2009, mirate a valutare la rispondenza agli standard di qualità dei processi di progettazione ed erogazione dei servizi formativi che ENAV, tramite la funzione Academy, sviluppa sia a beneficio dei propri dipendenti che di prestigiosi clienti in Italia e all'estero.

D - Il rapporto Stato – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

Nel corso del 2007 e del primo semestre 2008 la società ha continuato ad operare in sintonia con le istituzioni di riferimento, ricevendo da autorità ed organismi nazionali e internazionali importanti attestati di apprezzamento per le attività svolte.

In proposito, il ministro dei trasporti pro-tempore, vigilante sull'attività della società e sull'intero sistema dei trasporti nazionali, ha espressamente riconosciuto ad ENAV di aver dato prova di realizzare un percorso di efficientamento che l'ha portata ai più elevati livelli di operatività e che le ha consentito di ottenere riconoscimenti internazionali, assumendo ruoli di leadership e di responsabilità nei gruppi di lavoro europei. In particolare, il Ministero ha dato atto che l'acquisizione di Techno Sky, gli ingenti investimenti per la sicurezza operativa e degli impianti, lo sviluppo del Centro di formazione di Forlì, il raggiungimento dei migliori standard di qualità e sicurezza ed il primato europeo per la puntualità dei servizi costituiscono i principali obiettivi conseguiti da ENAV negli ultimi anni. Ciò, in presenza di sforzi compiuti sul fronte dell'efficientamento e dell'incremento di produttività, dovendo conciliare con gli indispensabili standard di sicurezza da garantire, le forti istanze di contenimento delle tariffe e la costante crescita della sua posizione creditoria nei confronti dello Stato.

Dalla nota trasmessa dal ministero vigilante risultano così motivate le ragioni a fondamento dell'avvio della procedura: *"l'ENAV S.p.A.,..., ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione, è la società pubblica che fornisce i servizi della navigazione aerea nello spazio aereo e sugli aeroporti di competenza e che collabora con Eurocontrol nell'attività di gestione degli slots ATFM, collegata alla gestione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità. Poiché l'ENAV S.p.A. rappresenta, alla luce delle considerazioni sopra esposte, la soluzione più adeguata ai fini dell'identificazione della nuova figura del coordinatore, quale soggetto indipendente dagli interessi coinvolti, così come previsto dalla normativa comunitaria, il Ministro dei Trasporti intende affidargli le competenze di cui trattasi, realizzando, in tal modo, un maggior coordinamento in termini di utilizzo delle capacità aeroportuali. L'espletamento dei servizi in questione non comporterà maggiori oneri per il bilancio dello Stato in quanto i servizi stessi saranno posti a carico dei vettori e dei gestori degli aeroporti coordinati, secondo un'apposita*

convenzione che regolerà puntualmente l'erogazione dei corrispettivi". A causa della conclusione anticipata della legislatura, la procedura non è poi esitata con l'attribuzione ad ENAV dell'incarico di coordinatore degli slot. Tuttavia, particolarmente significativa della naturale attitudine della società a svolgere proficuamente anche le attività connesse alla gestione delle bande orarie, è risultata la nomina del direttore generale di ENAV a presidente di Assoclearance, avvenuta ad ottobre 2009 all'unanimità dei vettori e dei gestori aeroportuali associati. Anche il precedente presidente di Assoclearance è stato direttore generale di ENAV.

Qualche preoccupazione il citato ministro dei trasporti ha poi manifestato in merito agli obiettivi più gravosi e complessi che ENAV sarà chiamata a perseguire nei prossimi anni anche in favore dei numerosi aeroporti militari in transito all'aviazione civile, che necessitano di ingenti interventi di ammodernamento o ricostruzione, nel rispetto dei massimi standard di sicurezza.

Per conseguire tali obiettivi, risulterà infatti particolarmente delicata l'opera di individuazione delle linee di indirizzo per la società, anche relative all'incremento di produttività, da concordare nell'ambito del contratto di programma in corso di redazione tra Stato ed ENAV.

E' da notare che il predetto ministro ha espresso dubbi e perplessità di fronte alla richiesta del ministero dell'economia e delle finanze di ricevere, in anticipo rispetto alla stessa formalizzazione dei contratti di programma e di servizio, un formale impegno di ulteriore efficientamento da parte di ENAV (impegno da eseguire esclusivamente attraverso l'applicazione di una particolare metodologia). In particolare, il Ministro dei trasporti ha osservato l'inderogabile necessità che le eventuali esigenze di ulteriore efficientamento della società sul piano economico, e le decisioni in ordine alle relative modalità concrete di esecuzione, si confrontino con l'esigenza di garantire il servizio con i massimi livelli di sicurezza e di qualità indispensabili al sistema del trasporto aereo; esigenze e necessità che – secondo il ministro dei trasporti – il gruppo di lavoro interministeriale per la redazione dei nuovi schemi contrattuali dovrà di certo contemperare con le criticità relative all'attuale situazione economico – finanziaria di ENAV e con il peso dei nuovi e gravosi impegni richiesti dallo Stato alla società.

La Corte, a conferma di quanto già esposto nelle precedenti relazioni, non può che ribadire la necessità che gli efficientamenti da apportare siano valutati in stretta connessione con l'esigenza di assicurare la sicurezza dei voli. In effetti, occorrerà valutare attentamente le decisioni da adottare, al fine di evitare che dopo i notevoli

sforzi di efficientamento già prodotti dalla stessa società, in assenza peraltro di un quadro economico-finanziario coerente con gli ingenti impegni di investimento da rispettare e da assumere, vengano fissati per i prossimi anni obiettivi di recupero di produttività (con la previsioni di ulteriori riduzioni dei costi) non realmente sostenibili e potenzialmente a scapito della sicurezza, della qualità del servizio (che attualmente vede premiata la posizione di ENAV con il primato europeo per la puntualità) e delle stesse prospettive di sviluppo delle attività aziendali.

La Corte ritiene in via di principio corretto, nonché in linea con la lettera e lo spirito della legge, che tutti gli interessi coinvolti vengano globalmente considerati ed in definitiva contemperati, ricevendo una soluzione concordata nell'ambito della negoziazione dei contratti di programma e di servizio. Ai sensi dell'art. 9 della legge n. 665/1996, il contratto di programma di ENAV *<<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; 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...>>*. Ed egualmente, l'art. 11 *sexies* della legge n. 248 del 2005 (cd. "requisiti di sistema") dispone che *<<...i coefficienti unitari di tassazione...sono determinati secondo parametri di efficientamento dei costi indicati nel contratto di programma di cui all'art. 9, comma 2, della legge 21/12/1996, n. 665. Nel contratto di programma è assegnato all'Azienda un obiettivo di recupero della produttività tenendo conto del livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti, delle esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle strutture di assistenza al volo, dell'effettivo conseguimento degli obiettivi di sicurezza, ...>>*.

Il contratto di programma è lo strumento appropriato per regolare anzitutto, l'assunzione dei servizi della navigazione aerea in relazione ad alcuni degli aeroporti, oggi militari, che transiteranno 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 a seguito del quale è stato istituito presso il ministero della difesa un comitato di vertice cui partecipano tutte le amministrazioni interessate. 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, sottoscritto solo nel mese di novembre 2009, 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 subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie del Fondo Contratti di Programma da destinarsi ai maggiori oneri contrattuali>>.*

In assenza di formalizzazione del contratto di programma, tuttavia, i ministeri di riferimento hanno, comunque, ritenuto di procedere al cambio di status dei primi aeroporti militari (Brescia Montichiari, Cagliari), prevedendo il trasferimento dall'Aeronautica militare ad ENAV dei servizi della navigazione aerea senza di fatto tener conto della suddetta procedura concordata nello schema di contratto di programma e delle stesse esigenze finanziarie e gestionali della società.

Per questo, ENAV, stretta, da un lato, dall'indebitamento finanziario causato dal ritardo dei pagamenti da parte dello Stato, e dall'altro, dall'imposizione di ulteriori efficientamento e risparmi di costi contestualmente alla richiesta di fornire attività aggiuntive in favore di nuovi aeroporti in transito, ha ripetutamente chiesto che nel contratto di programma 2007 – 2009 venisse disciplinata in modo puntuale anche la relativa materia.

La società ha pertanto confermato ai ministeri della difesa, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze la necessità di definire formalmente, al più presto, un complessivo piano di realizzazione in cui siano, tra l'altro, puntualmente indicati il ristretto e definitivo novero di aeroporti (anche rispetto a quelli indicati nel Protocollo d'Intesa del 2004), per i quali lo Stato intende chiedere ad ENAV di garantire i servizi della navigazione aerea, nonché l'entità dei contributi

statali per gli specifici ingenti investimenti da effettuare e per le maggiori spese di esercizio.

Intanto, dopo i decreti interministeriali che hanno riguardato il cambio di status da militare a civile ed il trasferimento dei servizi della navigazione aerea dall'aeronautica militare ad ENAV sugli aeroporti di Brescia Montichiari e di Cagliari, nel corso del 2008 e del 2009 sono stati emanati i decreti interministeriali relativi agli aeroporti di Verona Villafranca, Treviso S. Angelo, Brindisi Casale "A. Papola" e Rimini Miramare. In corso di predisposizione risultano, inoltre, i decreti interministeriali relativi agli aeroporti di Ciampino e di Comiso (quest'ultimo, a seguito dell'inserimento operato dall'art. 4-ter, comma 3, della legge 3 agosto 2009, n. 102¹). Tra questi aeroporti, quello di Brescia Montichiari è l'unico per il quale il decreto interministeriale preveda temporaneamente a carico del gestore aeroportuale i costi di gestione sopportati da ENAV per il servizio affidato dalla data del provvedimento in poi.

Nei decreti di cambio di *status* degli aeroporti in esame è espressamente previsto che *"i servizi della navigazione aerea saranno transitati alla Società ENAV in accordo ad un programma di modalità e tempi che dovranno essere condivisi dall'Aeronautica Militare, dall'ENAC e da ENAV S.p.A."*.

L'atto di accordo è stato formalizzato nel 2009, attraverso la predisposizione di un documento di analisi delle problematiche e di pianificazione delle attività finalizzate al trasferimento dei servizi della navigazione aerea dall'aeronautica militare ad ENAV per i cinque aeroporti di Verona Villafranca, Treviso Sant'Angelo, Brindisi "Papola", Roma Ciampino e Rimini Miramare. Analogamente dovrebbe procedersi per l'aeroporto di Comiso.

Il citato documento di analisi è stato redatto da un gruppo di lavoro composto da esperti di ENAC, dell'aeronautica militare e di ENAV e formalizzato dai relativi vertici. In sostanza, a conclusione di un circostanziato ed approfondito lavoro di ricognizione, di analisi e di stima degli interventi necessari, gli esperti hanno prodotto uno studio di fattibilità contenente importanti elementi informativi, tra i quali:

¹ **Art. 4-ter** della legge 3 agosto 2009, n. 102: "Sicurezza degli impianti e sicurezza operativa dell'ENAV" comma 3. *Al fine di assicurare la piena funzionalità dei servizi di navigazione aerea da parte della società per azioni denominata Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) sugli aeroporti di Brindisi, Comiso, Rimini, Roma Ciampino, Treviso Sant'Angelo e Verona Villafranca per i necessari interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e dei sistemi, è autorizzata la spesa di 8,8 milioni di euro per l'anno 2009 e di 21,1 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012>>.*

- le tipologie ed i costi degli investimenti necessari per l'adeguamento dei 5 aeroporti interessati alle norme e agli standard in vigore (costi complessivamente pari a circa € 195.673.000);
- i tempi necessari previsti per la completa attuazione della transizione programmata per tutti i citati aeroporti;
- i presumibili costi di gestione, da parte di ENAV, per l'espletamento dei servizi della navigazione aerea sui medesimi aeroporti (previsti, a regime, tra un minimo di 21 mln/€ ed un massimo di 30 mln/€, a seconda della struttura finale del servizio che sarà richiesto ed attivato). Gli importi indicati a proiezione dei futuri oneri di gestione rappresentano necessariamente una prima stima dei costi strettamente correlati alla gestione dei singoli aeroporti. Infatti, soltanto allorché, nei piani esecutivi, saranno definitivamente individuati i tempi e le modalità di acquisizione degli aeroporti, nonché le modalità di copertura finanziaria dei relativi investimenti, sarà possibile aggiornare i valori riportati con quelli relativi, ad esempio, alla quota dei costi generali aziendali e soprattutto agli ammortamenti.

Nel documento sono infine indicate le priorità d'intervento relative ai 5 aeroporti scaturite dalle necessità tecnico-operative e condivise dal gruppo di lavoro. In proposito, proprio in considerazione di tali necessità, ENAV, insieme con ENAC e con l'aeronautica militare, ha ritenuto doveroso sottolineare l'urgenza degli interventi prospettati in particolare per l'aeroporto di Verona Villafranca e per il servizio di avvicinamento relativo allo spazio aereo del Garda.

Tuttavia, a fronte delle previsioni effettuate in merito ai costi degli investimenti necessari per l'adeguamento dei 5 aeroporti interessati (costi complessivamente pari a circa € 195.673.000), l'art. 4-ter della n. 102/2009 ha autorizzato la spesa di soli 8,8 milioni di euro per l'anno 2009 e di 21,1 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012. In base alle limitate risorse disponibili, i dicasteri di riferimento hanno chiesto ad ENAC, all'aeronautica militare e ad ENAV di proporre una nuova rimodulazione degli interventi previsti per gli anni sopra considerati, nella consapevolezza dell'insufficienza dei fondi disponibili ad assicurare il tempestivo transito della gestione dei primi aeroporti nel triennio 2010-2012.

L'Ente ritiene assolutamente insufficienti i fondi stanziati per tali finalità.

In aggiunta alla tematica relativa al transito degli aeroporti militari, nel contratto di programma devono essere inoltre trattate altre tematiche altrettanto rilevanti per la società, quali in via esemplificativa: l'implementazione dei costosissimi programmi europei di ricerca SESAR, BLU MED, CRISTAL MED ed altri e le connesse contribuzioni pubbliche; le possibili misure di razionalizzazione e riqualificazione delle spese per l'attività notturna in alcuni aeroporti a minimo traffico; il notevole impatto sui ricavi della società della consistente riduzione del traffico del principale vettore nazionale.

Soltanto considerando contestualmente tutte queste tematiche si possono valutare nella globalità delle obbligazioni sinallagmatiche delle parti, ivi comprese quelle relative a formule d'incremento della produttività, le soluzioni più idonee ed equilibrate a beneficio dello sviluppo del sistema-paese dell'aviazione civile e quindi della Società.

Ciò, tenendo presente, così come osservato dal ministero dei trasporti, che l'assenza dei fondi relativi ai crediti pregressi, che già oggi costringe la società a ricorrere all'oneroso mercato finanziario (con 15 mln/euro di interessi passivi corrisposti nel 2008, dopo i 9 mln/euro del 2007), l'attuale carenza dei finanziamenti connessi alla copertura degli oneri infrastrutturali degli aeroporti militari da riconvertire, ma anche l'assenza di previsione di fondi relativi ai costi di esercizio a carico della società per gli aeroporti militari che transiteranno e il costante incremento del numero degli aeroporti, anche minori, posti a carico di ENAV, costituiscono tutte circostanze e decisioni che – nella perdurante assenza di interventi di razionalizzazione del sistema da parte dei ministeri di riferimento – potrebbero sortire un effetto negativo sull'erogazione del servizio nella quantità e nei livelli di sicurezza indispensabili al Sistema del trasporto aereo. In questa prospettiva, è da precisare che la società non è rimasta inerte, provvedendo per tempo a sottoporre ai ministeri di riferimento ed all'ENAC concrete e circostanziate proposte di misure di razionalizzazione e di riduzione dei costi.

La Corte, inoltre, pur concordando in merito alla necessaria trattazione di tali problematiche nell'ambito dei contratti di programma e di servizio, nel rispetto della normativa vigente, e pur auspicando la rapida definizione di tali lavori, non può tuttavia non confermare le forti perplessità già espresse sull'effettiva idoneità di tali strumenti rispetto al concreto perseguimento delle finalità di tempestiva ed esaustiva pianificazione alla base della legge del 1996 di trasformazione dell'allora azienda autonoma statale.

Ciò in quanto, come già più volte sottolineato nelle precedenti relazioni, l'analisi storica dei tempi necessari per la sottoscrizione dei contratti in questione mostra che, nelle migliori delle ipotesi, questa interviene a posteriori per "sanare" un rapporto istituzionale protrattosi nel triennio di riferimento senza il formale supporto giuridico e programmatico voluto dalla legge.

Il contratto di servizio relativo al triennio 2004-2006 è stato firmato soltanto il 22 dicembre 2008.

Solo a novembre 2009, a causa dei ritardi riferibili 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 stigmatizzato il grave ritardo dei lavori in questione. Infine, i contenuti degli stessi contratti di programma e di servizio relativi al triennio 2010 - 2012 risultano ancora oggetto di esame e valutazione da parte del gruppo interministeriale all'uopo costituito.

Per quanto concerne, in particolare, la definizione dello schema di contratto di programma 2007-2009, ad aprile 2009 si sono conclusi i tavoli tecnici relativi alla definizione del livello di efficientamento che la società dovrà sostenere nel rimanente periodo di riferimento del contratto. E' stato definito che nell'anno 2009 troverà applicazione la "metodologia del *cost cap*" con un coefficiente di efficientamento pari all'1%. È stato inoltre stabilito che come base dei costi di riferimento per il calcolo dell'efficienza economica si sarebbero utilizzati i valori consuntivi dell'anno 2008 e che non si sarebbe applicato nella formula il coefficiente di sensibilità ai volumi di traffico² in considerazione del crollo del traffico aereo registrato negli ultimi mesi del 2008 e nel corso del 2009.

In considerazione di quanto sopra riportato, la soglia dei costi operativi e del personale ammessi per l'anno 2009 è stata quantificata in 536,5 milioni di euro, derivanti dall'applicazione ai costi di consuntivo dell'anno 2008 dei coefficienti di

² Tale coefficiente, nella metodologia del *cost cap*, correla una parte dei "costi ammissibili" all'andamento del traffico. In considerazione della caduta della domanda, è stato convenuto tra le parti di non considerare per il 2009 tale coefficiente nel calcolo dell'efficienza.

inflazione programmata (1,5%) e di efficientamento (1%), ai quali è stato convenuto di riconoscere un "fuori perimetro", in ragione della eccezionale gravità della situazione economica generale e dall'ampliamento del perimetro operativo, per alcune voci di costo che ENAV prevede di sostenere nell'anno, pari a 10,7 milioni di euro.

In particolare, le spese che sono state considerate al di fuori del vincolo sono: i cosiddetti costi derivanti dall'assunzione della gestione di nuovi aeroporti (3,2 milioni), i costi sostenuti per i nuovi progetti internazionali (Sesar, Blue Med, etc, per 3,5 milioni), i costi per la sicurezza sul lavoro introdotti dal decreto legislativo 81/2008 (1 milione), i costi derivanti dal rinnovo del contratto di manutenzione degli impianti di illuminazione delle piste (2 milioni), ai quali si aggiunge il 50% dei costi derivanti dal piano di assunzione di nuovi controllori di volo pianificato per l'anno 2009 (per un importo di 1 milioni).

Il contratto di programma, relativamente alla determinazione delle tariffe per i servizi di assistenza al volo per il 2009 conferma che, nel mese di ottobre 2008, a valle del processo di budget, la società ha provveduto a quantificare le tariffe di rotta e terminale con una metodologia congruente con quanto indicato negli allegati tecnici e nel rispetto del quadro normativo al momento vigente.

ENAV, da parte sua, continua ad operare in linea con gli orientamenti suggeriti dalle Istituzioni di riferimento, al di fuori della formale approvazione e sottoscrizione dei contratti di programma e di servizio, ma non può evitare che tale prassi, di cui non è responsabile, si traduca in una chiara vanificazione del dettato legislativo.

Ciononostante ENAV prosegue nelle sue attività istituzionali assicurando la massima disponibilità ad operare al servizio delle istituzioni, così come è avvenuto in occasione del recente terremoto che ha colpito L'Aquila.

Infatti, pur essendo quello di Preturo un aeroporto considerato "militare" (con servizi della navigazione aerea di competenza dell'aeronautica militare e non della società), le autorità hanno chiesto ad ENAV di predisporre con uomini e mezzi, in via d'urgenza, ogni intervento necessario al potenziamento tecnologico e strutturale dell'aeroporto ed alla fornitura dei delicati servizi di assistenza al volo nelle giornate del G8. Le specifiche caratteristiche del sito aeroportuale (fino ad allora adibito a sede del piccolo aeroclub di zona) hanno reso necessaria una radicale attività di insediamento e/o di potenziamento di tutte le infrastrutture adibite all'attività di volo, essendo quelle precedentemente in uso inadeguate ed insufficienti per l'attività da svolgere durante il vertice del G8.

Per gestire la grande quantità di traffico (e le peculiarità dello stesso) prevista per l'evento, ENAV, in tempi rapidissimi e con notevoli impieghi di uomini e mezzi, ha di fatto trasformato l'impianto aeroportuale, in stretta collaborazione con la protezione civile.

In particolare, tra i sistemi di assistenza al volo integralmente e tempestivamente implementati da ENAV si annoverano: le nuove radioassistenze per atterraggi strumentali (mentre prima si atterrava a vista); l'impianto delle luci di pista (prima inesistente, in quanto l'aeroporto non operava di notte); il sistema di flusso di informazioni per il traffico in arrivo (cd. "VDF", prima inesistente); il radar trasportabile (per la migliore operatività dei controllori del traffico aereo); il potenziamento di ogni tipo di comunicazione (per le frequenze VHF / UHF).

In definitiva, ENAV, consapevole della straordinarietà dell'evento, ha varato e realizzato, in piena sinergia con le altre autorità istituzionali del settore, l'indispensabile piano finalizzato ad adeguare gli standard di sicurezza dei voli e degli impianti ai più alti livelli di protezione possibili. Il tutto, in piena coerenza con la missione della società e nel rispetto dei principi di massima collaborazione con le istituzioni.

Tale fattiva collaborazione ha ottenuto formali riconoscimenti da parte del dipartimento della protezione civile e di tutte le istituzioni di riferimento che, come in altre occasioni, sono intervenute per rimarcare l'elevata professionalità del personale di ENAV e l'eccellenza del servizio, qualità riconosciute anche dagli stessi competitori europei della società. È il caso, ad esempio, del recente riconoscimento internazionale ottenuto dai controllori del traffico aereo di ENAV che, a seguito di una gara internazionale, hanno preso servizio presso il centro di controllo d'area di Karlsruhe (Germania) a supporto ed in addestramento dell'omologa struttura tedesca (DFS) per la gestione dello spazio aereo locale con i sistemi ad elevata tecnologia già da tempo in uso in Italia; riconoscimento, ulteriormente rimarcato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti dell'attuale legislatura. Si tratta infatti di un'intensa attività di aggiornamento tecnologico che necessita di personale altamente qualificato nell'utilizzo delle nuove tecnologie e dei più moderni sistemi di Air Traffic Management.

Dalla mancata sottoscrizione del contratto di servizio 2007-2009 deriva infine l'impossibilità per ENAV di esigere gli ingenti crediti maturati nei confronti dello Stato che, considerati anche gli importi maturati nel 2008, ammontavano complessivamente a circa 470 milioni di euro, di cui 84 a titolo di rimborso IVA. Ad ottobre 2009, il credito si è ridotto a circa 296 milioni di euro a seguito dell'incasso

parziale del credito verso il ministero dell'economia e delle finanze per circa 174 milioni di euro a valere sul credito maturato nel triennio 2004-2006.

In proposito, la Corte ribadisce ancora l'esigenza che la parte dei crediti che non verrà regolata a seguito della sottoscrizione del contratto di servizio sia quanto prima corrisposta, al fine di evitare l'aggravio degli equilibri finanziari che hanno già indotto la società a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte regolarmente ai notevoli impegni di investimento presi. Ricorso necessitato a fonti di finanziamento che, come osservato dal ministero vigilante, essendo a titolo oneroso (con la corresponsione di corrispettivi a titolo di interessi bancari), ha finito per determinare –per cause non imputabili alla società – un effetto diametralmente opposto a quello sotteso alla metodologia di efficientamento invocata dal ministero dell'economia e delle finanze.

La situazione di indebitamento in esame si attesta su livelli che, solo al momento, non comportano sostanziali impatti sulla solidità finanziaria della società e si è determinata in ragione della realizzazione dell'ingente, quanto necessario, piano degli investimenti e dell'acquisizione di Techno Sky.

Peraltro, si tratta di importi che in mancanza di puntuale formalizzazione dei contratti di servizio ed in vigenza della normativa sui "requisiti di sistema" (legge n. 248/05) sono cresciuti e tenderanno a crescere in modo ancor più rilevante, privando la società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendole necessitato il citato ricorso ai ripetuti finanziamenti esterni.

Ecco perché per il futuro, se s'intenderà salvaguardare le prospettive di efficienza e di sviluppo raggiunte dalla società, andranno rivisti gli attuali strumenti negoziali al fine di adempiere con puntualità, regolarità ed esaustività le proprie obbligazioni nei confronti della stessa.

2. La legge sui requisiti di sistema ed i suoi effetti

Nelle precedenti relazioni al Parlamento sulla gestione di ENAV erano già state svolte alcune considerazioni circa la natura dei rapporti finanziari intercorrenti fra lo Stato e la società alla luce dell'emanazione della l.n. 248/05, norma che ha notevolmente esteso il regime delle esenzioni tariffarie a carico dello Stato fissato dalla previgente normativa.

Si era ritenuto, in particolare per quanto riguarda le tariffe di terminale, che l'entità degli oneri posti a carico del bilancio dello Stato invece che degli utilizzatori di tali servizi (ulteriormente ampliata a decorrere dall'1/1/2006 per effetto dell'entrata in vigore della l.n. 248/05) richiedesse una complessiva riconsiderazione delle modalità di determinazione di dette tariffe secondo schemi più orientati alle regole di mercato, in parte adombrati dalla stessa l.n.248/05.

Con le modifiche introdotte (a decorrere dal 1° gennaio 2006) dagli artt. 11-*sexies* e *septies* della predetta legge è aumentata, sostanzialmente, l'incidenza degli oneri sopportati dalla collettività che è risultata nel 2008 di 121,3 milioni di euro su base annua rispetto ad 80,3 milioni di euro del 2005, con un incremento, rispetto al 2005 di circa 41 milioni di euro.

Fra i nuovi oneri a carico dello Stato ha assunto particolare rilievo la riduzione dei costi tariffabili nella misura, indicata nel citato art. 11, pari alla *"sommatoria dei costi previsti, nei restanti aeroporti, per fornire un numero di u.d.s. (unità di servizio), pari all'1,5% del totale previsto, per l'anno di applicazione della tariffa, sull'intera rete nazionale."*³

Per comprendere meglio gli effetti di tale nuova disposizione occorre avere presente che, nella determinazione della tariffa, vengono considerati i costi di gestione di 39 aeroporti, 13 dei quali con un traffico al di sopra della predetta soglia dell'1,5% e 26 al di sotto della stessa. I costi di questi ultimi erano già interamente a carico dello Stato.

³ Con la normativa sui cosiddetti "requisiti di sistema" (che introduce una più razionale attribuzione di compiti e ripartizione di oneri fra i vari operatori del sistema del trasporto aereo), con particolare riferimento ad ENAV, si è, tra l'altro, disposto:

- l'estensione ai voli "comunitari" della riduzione tariffaria del 50% della tariffa di terminale (riduzione che fino ad oggi ha riguardato i soli voli nazionali), con il rimborso della differenza a carico dello Stato;
- l'estensione del contributo dello Stato sulla intera rete aeroportuale fino alla concorrenza dei costi necessari per fornire unità di servizio pari all'1,5% (fino ad oggi il contributo aveva riguardato gli aeroporti minori, vale a dire gli aeroporti con traffico inferiore all'1,5% sul totale);
- la destinazione dell'addizionale dei diritti di imbarco in un apposito fondo, istituito presso il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per 30 mln di euro, da stanziare a compensazione (parziale) degli interventi effettuati da ENAV a favore della sicurezza degli impianti e operativa.

La formulazione della norma ha ingenerato dubbi sui criteri da adottare ai fini della definizione dell'entità della riduzione dei costi da praticare per gli aeroporti considerati "maggiori", con un traffico, cioè, che supera la soglia dell'1,5% del totale delle unità di servizio dell'intera rete aeroportuale.

L'interpretazione accolta è basata sul presupposto che la *ratio* della norma fosse quella di prevedere in tutti gli aeroporti, maggiori e minori, l'esenzione tariffaria fino alla concorrenza del valore dell'1,5% del totale delle unità di servizio.

Ciò ha comportato benefici per i vettori nazionali che non appaiono commisurati all'entità degli oneri sopportati dallo Stato, di cui finiscono per usufruire, in misura forse anche maggiore, gli operatori stranieri.

Il meccanismo adottato, per effetto della forte parcellizzazione del traffico concentrato solo su 3 aeroporti maggiori (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, in ordine decrescente), determina un significativo trasferimento di oneri a carico dello Stato, pari mediamente al 40% del costo dei rimanenti 11 aeroporti maggiori.

Ciò in quanto, nell'ambito dei 13 aeroporti maggiori, il rapporto fra il totale delle u.d.s. prodotte ed il valore-soglia dell'1,5% del totale delle u.d.s., vale 19 per Fiumicino, 14,4 per Malpensa, 5,5 per Linate ed è compreso fra 1 e 3,5 per i rimanenti 11 aeroporti, con un valore medio di 2,5 ($100:2,5=40$).

Deve infine rilevarsi come tale peculiare situazione, che non trova riscontro in Europa, potrebbe essere ulteriormente accentuata dal programmato (e già decretato) passaggio di un congruo numero di aeroporti militari alla gestione civile che determinerebbe un ulteriore aumento dell'incidenza proporzionale della quota a carico dello Stato.

A questi aeroporti se ne aggiungono poi altri che vengono di volta in volta previsti da specifiche disposizioni normative che pongono a carico dello Stato gli oneri di ulteriori aeroporti minori. Emblematico è il già richiamato caso dell'aeroporto di Comiso, inserito, sulla base di un emendamento legislativo, nel novero degli aeroporti già militari per i quali l'art. 4-ter della legge 102/09 ha previsto lo stanziamento di 72 mln di euro sino al 2012 per i soli interventi infrastrutturali finalizzati ai servizi della navigazione aerea a carico di ENAV.

Per converso, al fine di contenere i gravosi e crescenti oneri a carico della società e dello Stato, come già accennato, ENAV ha sottoposto ai dicasteri competenti e ad ENAC le proprie considerazioni in ordine all'opportunità di intervenire, in modo strutturale, sul piano degli aeroporti in via di predisposizione, nel senso di una contestuale e cospicua razionalizzazione del servizio di assistenza

al volo sugli aeroporti minori, anche procedendo alla chiusura notturna di alcuni aeroporti a bassissimo traffico (in alcuni casi, con un solo volo per notte).

E – Il piano industriale 2008 - 2012

Il contesto in cui ha operato ENAV nel 2008 si è 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 ed imprevisto 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 è solo correlato alla situazione economica mondiale, ma viene 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.

Analizzando, per esempio, 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.

Gli aspetti sopra citati hanno fatto sì che i volumi di traffico, su cui era stata sviluppata la pianificazione economica della società nel piano industriale, non fossero 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.

Relativamente, invece, agli obiettivi qualitativi, si segnala l'ottima performance registrata dalla società nel 2008 sulla puntualità dei voli assistiti.

Infatti, rispetto agli obiettivi prefissati nel piano, 0,30 minuti per volo, il risultato ottenuto a fine anno ha evidenziato un ritardo medio per volo di soli 0,02 minuti, risultando il miglior provider tra i principali operatori europei (Francia, Germania, Inghilterra, Spagna e Italia).

F - La comunicazione societaria

La crisi economica che ha caratterizzato la parte finale del 2008 ha determinato per ENAV anche il riposizionamento delle scelte in materia di comunicazione societaria.

È proseguita, inoltre, la particolare attenzione rivolta agli organi di informazione per verificare la percezione dell'immagine della società. In proposito, a settembre 2008, si è conclusa una ricerca DataLab-Università di Roma "La Sapienza" (Infocom, Dipartimento Scienza e Tecnica dell'Informazione e della Comunicazione) avente ad oggetto la verifica sulla effettiva percezione dell'immagine aziendale negli anni 2002-2003 e negli anni 2007-2008. Secondo tale studio *"si evince un'azione proattiva dell'Azienda, che porta ad un sostanziale innalzamento della qualità mediatica su argomenti quali sicurezza, corporate, nuove tecnologie e ricerca e formazione"*. Peraltro, l'aumento dei media coinvolti nel processo di comunicazione della società *"dimostra che sui mezzi di comunicazione radio-televisivi la visibilità dell'Azienda è cresciuta esponenzialmente, grazie ai servizi dedicati all'attività della Società palesemente promossi dalla stessa"*.

Sul piano della comunicazione interna, il 16 ottobre 2008 è stato lanciato il nuovo portale intranet "E.navigare", con una rinnovata veste grafica e una riorganizzazione ed implementazione dei contenuti editoriali. In questo contesto, sono state realizzate una serie di applicazioni volte a facilitare l'accesso alle informazioni da parte del personale nonché le attività delle funzioni (ad es., attraverso un lay-out elettronico che uniforma la modulistica societaria, interamente usufruibile via e-mail). La comunicazione e l'informazione verso l'interno dell'azienda si è continuata ad avvalere degli strumenti editoriali consueti tra i quali la rivista aziendale Cleared, giunta al 6° anno in cui sono pubblicate le interviste ai maggiori esponenti del mondo aeronautico e delle istituzioni italiane ed estere.

Il portale internet aziendale www.enav.it rappresenta uno strumento di importanza strategica nel rapporto con il grande pubblico esterno, sia a livello nazionale che internazionale, con oltre 700 pagine consultabili (sia in italiano che in inglese) e con un numero degli iscritti ai servizi *on line* che ha superato i 21.000 utenti registrati. L'aggiornamento periodico con contenuti editoriali e multimediali del sito consente inoltre una rappresentazione esauriente della *mission* aziendale, nonché delle differenti attività/servizi offerti dalla società.

L'apprezzamento esterno del portale aziendale è dimostrato dal numero di visitatori (291.106 ad ottobre del 2009, con un incremento del 21,24% rispetto al medesimo periodo del 2008) e dal numero di pagine visitate (che, sino ad ottobre 2009, sono state 3.108.395) e dai positivi risultati del sondaggio effettuato attraverso l'invio di un questionario ai 21.094 iscritti ai servizi *on line* presso gli *stakeholders* di ENAV (compagnie aeree, ministeri, ENAC, forze dell'ordine, enti di ricerca, gestori aeroportuali, aeroclub ecc.). Oltre il 30% degli intervistati ha risposto in forma anonima esprimendo un parere molto soddisfacente per l'impostazione grafica ed editoriale del portale.

Nel corso del 2008, ENAV ha inoltre collaborato con il ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'organizzazione dell'incontro dei ministri dei trasporti aderenti al BLUE MED (progetto per la realizzazione di un blocco funzionale di spazio aereo) e per l'organizzazione dell'incontro di definizione della Sesar-Joint Undertaking.

Nel 2009, ENAV ha fornito ogni supporto necessario alla presidenza del consiglio - protezione civile per la realizzazione e gestione di un'area di accoglienza delle delegazioni governative (italiane ed estere) presso l'aeroporto di Preturo de L'Aquila nell'ambito del Vertice G8.

Al fine di assicurare relazioni istituzionali sempre efficaci e di garantire alle istituzioni di riferimento ogni supporto anche in occasione del rinnovo della legislatura e dell'insediamento del nuovo governo, nel 2008 ENAV ha fornito ampie informative ai nuovi rappresentanti ministeriali e parlamentari referenti istituzionali della società su tutti i principali temi aziendali.

L'esito soddisfacente delle audizioni dinanzi alle commissioni parlamentari e la continuità dei rapporti intrattenuti, hanno fatto sì che il livello di attenzione ed il clima di apprezzamento nei confronti della società si elevasse ulteriormente: l'evidente termometro del numero – quasi inesistente – di azioni di "sindacato ispettivo" da parte dei parlamentari, ed i rapporti con i ministeri improntati alla massima collaborazione, testimoniano la trasparenza dell'azione aziendale e l'efficacia dei rapporti istituzionali intrattenuti dalla società.

Anche nel corso del 2008 e del 2009 ENAV ha ricevuto una serie di riconoscimenti da parte delle principali istituzioni internazionali, che hanno confermato il prestigio, di cui la società gode a livello internazionale.

In questa prospettiva, particolare rilievo ha assunto l'attività dell'ufficio di rappresentanza a Bruxelles, tesa a favorire il consolidamento del ruolo e dell'immagine di ENAV presso le istituzioni europee e le varie realtà del trasporto

aereo presenti a Bruxelles, oltre che ad acquisire tempestiva conoscenza delle iniziative (normative e non) nello specifico settore dei servizi della navigazione aerea ed a promuovere i servizi offerti da ENAV e dalla sua controllata Techno Sky.

II – L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

A) LA SICUREZZA

1. La sicurezza, la regolarità e la puntualità dei voli. L'attività operativa e la qualità del servizio

La sicurezza (cd. *safety*), la regolarità e la puntualità del traffico aereo non si identificano soltanto nel principale elemento dell'oggetto sociale della società, nel suo *core business*, ma costituiscono la missione e la stessa ragione di esistenza di ENAV.

Particolare rilievo rivestono i risultati conseguiti con l'attività operativa nel 2008 per il mantenimento dei più elevati livelli di sicurezza e di qualità dei servizi della navigazione aerea negli aeroporti e negli spazi aerei di competenza.

Gli indicatori di sicurezza proseguono nel trend positivo degli ultimi anni.

A tal proposito, peraltro, grazie ai rapporti di distensione e di cooperazione instaurati con l'ANSV ed agli effetti del protocollo d'intesa sottoscritto il 25/1/2005, la regolarità e la tempestività delle segnalazioni degli eventi significativi da parte di ENAV ha ricevuto nel 2008 gli apprezzamenti della stessa agenzia di sicurezza. Nel suo rapporto informativo del 2008 l'ANSV ha infatti espressamente riconosciuto i positivi rapporti di collaborazione instaurati con ENAV ed i risultati soddisfacenti del sistema di segnalazione degli eventi; sistema che ha consentito all'agenzia di ricevere un numero crescente di segnalazioni e di acquisire una più estesa conoscenza delle problematiche relative alla sicurezza del volo, il tutto finalizzato a migliorare il sistema di prevenzione.

I dati raccolti e la loro analisi hanno consentito di individuare alcuni punti di riferimento utili a comprendere lo stato dell'arte della *safety*.

Relativamente alle attività di segnalazione, risultano confermati sia il trend positivo del livello di *reporting* complessivo (da 1770 segnalazioni nel 2007 a 2259 nel 2008), sia il suo attestarsi nella media europea. Considerato il trend e le attività poste in essere dalla società, è ragionevole pensare che la media delle segnalazioni nell'immediato futuro sarà superiore a quella dei paesi dell'area ECAC (48 stati).

Per quanto riguarda le attività di analisi degli eventi, la situazione di ENAV, confrontata a quella europea, risulta attualmente marcatamente positiva e lo sarà ancor più in prospettiva futura.

Per la valutazione del conseguimento degli obiettivi di *safety* prefissati per il 2008, la *performance* complessiva nell'anno di riferimento ha sostanzialmente raggiunto il target previsto.

Anche durante il corso del 2008 la tendenza è stata decisamente positiva, passando da 1,73 nel primo semestre a 1,04 nel secondo semestre.

Particolarmente positivo risulta l'andamento degli indicatori di qualità, a particolare conferma del ruolo di azienda istituzionale di ENAV, orientata alla creazione di valore pubblico nella sua specifica attività: valore che coincide con il soddisfacimento dei vari *stakeholder*, tra cui le compagnie di navigazione ed i passeggeri.

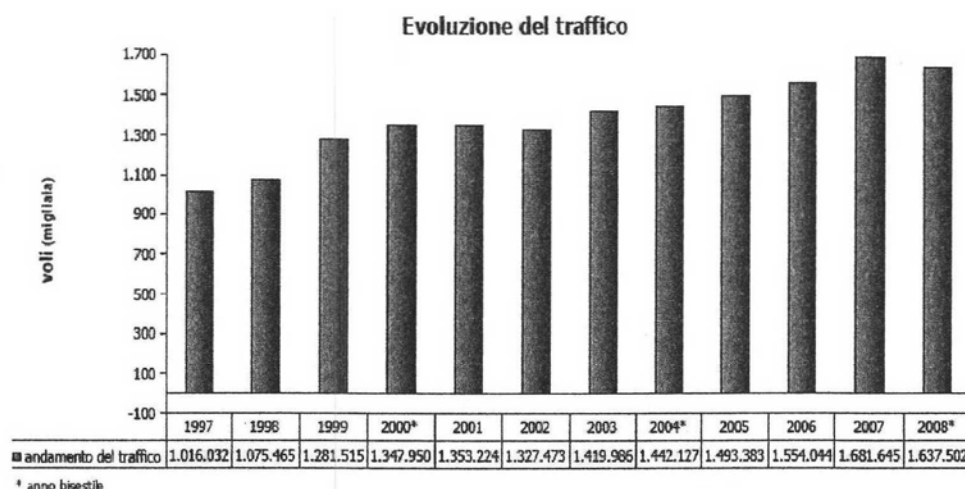
Infatti, le dimensioni del valore pubblico che più qualificano il *core business* sono la capacità produttiva in relazione al numero dei voli gestiti (e misurata come adeguatezza del sistema produttivo della domanda di traffico) e la qualità del servizio (misurata con la puntualità e la continuità del servizio stesso).

Come già evidenziato nell'ultima relazione, negli ultimi anni ENAV ha conseguito importanti obiettivi confermandosi tra i migliori *service providers* ATC europei. 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; 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.

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, possono apprezzarsi più nel dettaglio i dati, i prospetti e le strategie di seguito rappresentati.

Il numero dei voli complessivamente assistiti in Italia nell'anno 2008, congiuntamente da ENAV ed aeronautica militare, è stato di 1.637.502, con un decremento del -2,62% rispetto allo stesso dato del 2007.

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.



Dati CFMU (Eurocontrol). Grafico di elaborazione ENAV

Tutto ciò, malgrado fattori positivi più generali 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;

ed alcuni interni fattori di carattere nazionale quali:

- la crescente efficienza dei sistemi di gestione del traffico aereo, a seguito degli interventi predisposti, nel poter 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 un risultato annuo negativo, schematizzato nelle tabelle che seguono.

Nella tab. 1 viene riportata, a partire dal 1998, la variazione percentuale del traffico aereo assistito ogni anno in Italia rispetto all'anno precedente.

var % base mobile										
1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
5,85%	19,16%	5,18%	0,39%	-1,90%	6,97%	1,56%	3,55%	4,06%	8,21%	-2,62%

tab. 1

Dati ed elaborazione ENAV

Nella tab. 2 viene rappresentata la variazione di traffico rispetto all'anno base 1998 con un traffico gestito cresciuto di oltre il 61% nel decennio 1998-2008.

var % base fissa										
1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
5,85%	26,13%	32,67%	33,19%	30,65%	39,76%	41,94%	46,98%	52,95%	65,51%	61,17%

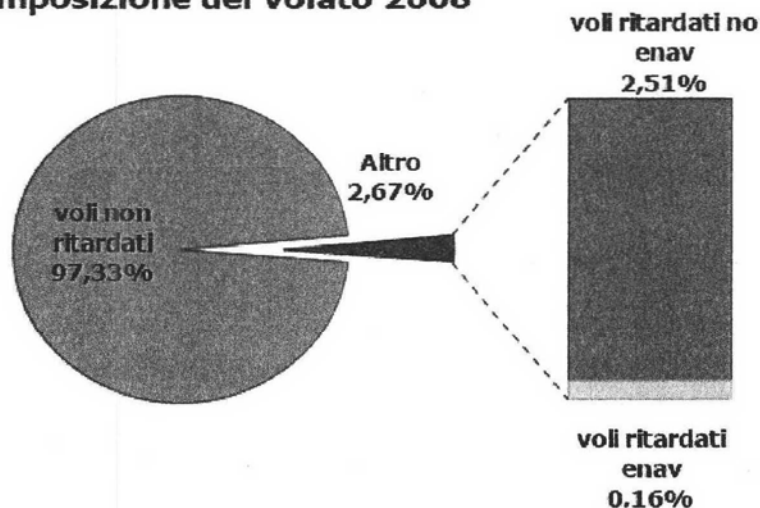
tab. 2

Dati ed elaborazione ENAV

Il picco massimo di traffico giornaliero si è avuto il 30 agosto 2008 con 6.160 voli, con un incremento del 2,5% rispetto al picco registrato il 4 agosto 2007

Per quanto concerne la qualità del servizio (in termini di puntualità e di continuità dello stesso) e i dati di *performance* ottenuta nel corso del 2008, si rileva che per un totale dei voli assistiti per il 2008, pari a 1.637.502, ben il 99,84% degli stessi non ha subito ritardi per cause ATC attribuibili ad ENAV, come rappresentato graficamente:

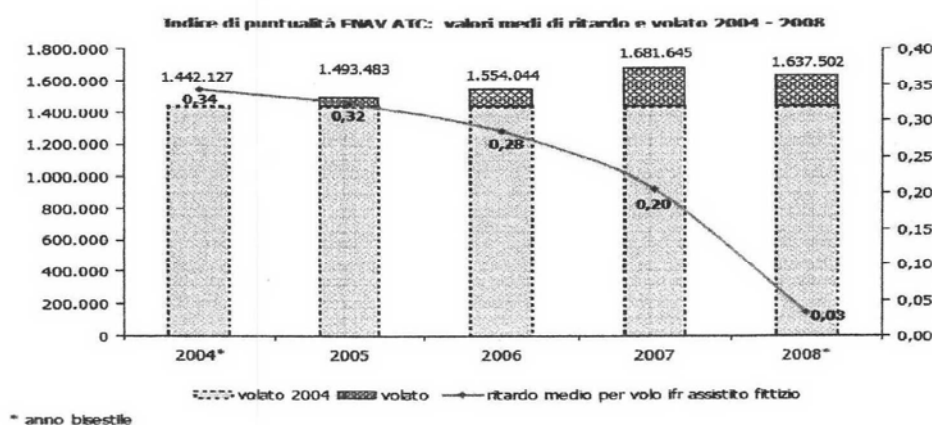
Composizione del volo 2008



Dati CFMU (Eurocontrol). Grafico di elaborazione ENAV

Con particolare riferimento all'indice di puntualità, si precisa che per "ritardo ATC ENAV" si considera quello ascrivibile ai servizi forniti direttamente e complessivamente da ENAV che risulta composto da un totale di 53.567 minuti, con una media del ritardo per "volo assistito" pari a 0,03 minuti (1,8 secondi).

Nella figura seguente è riportato il positivo andamento dell'indice di puntualità ATC ENAV.



Dati CFMU (Eurocontrol). Grafico di elaborazione ENAV

Negli ultimi cinque anni tale indice si è ridotto di oltre il 90% realizzando un'eccellente prestazione con un miglioramento dell'85% nel solo 2008.

Con questa performance operativa ENAV evidenzia di essere il *service provider* europeo più efficiente. (fonte Eurocontrol)

Secondo Eurocontrol tra i 5 principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei (DFS – Germania; DSNA – Francia; NATS – Gran Bretagna; AENA – Spagna) ENAV presenta la migliore prestazione di ritardo assegnato per ogni volo controllato.

I valori riassuntivi e gli indicatori di puntualità per gli anni 2007 e 2008 sono riportati nella seguente tabella:

	2007	2008	Δ %
Totale volato IFR	1.681.645	1.637.502	-2,62%
Minuti totale ritardo ATC ENAV	334.332	53.567	-83,97%
Media ritardo ATC ENAV x volo assistito (min)	0,20 (12 sec)	0,03 (2 sec)	-85,00%
Numero voli ritardati ATC ENAV	17.459	2.639	-84,88%
Media ritardo ATC ENAV x volo ritardato (min)	19,7 (19 min 42 sec)	20,29 (20 min 17 sec)	2,99%

Dati ed elaborazione ENAV

Nelle tabelle seguenti sono invece riportate le variazioni percentuali dei valori del ritardo ATC ENAV complessivo, rispetto ai dati dell'anno precedente, considerando come base i relativi valori del 2004

var % base mobile

2005	2006	2007	2008
-2,33%	-8,41%	-22,24%	-84,44%

var % base fissa

2005	2006	2007	2008
-11,57%	-19,01%	-37,02%	-89,18%

Dati ed elaborazione ENAV

Si nota una continua riduzione dei ritardi, con un particolare miglioramento delle *performance* negli anni 2007 e 2008.

L'indice di puntualità nel primo semestre 2009.

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 da parte di ENAV è comunque continuato, attestandosi su valori di assoluta eccellenza che l'Ente ritiene 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%.

Previsioni di traffico e pianificazione operative 2008-2011.

Nonostante la forte riduzione del numero dei movimenti riscontrata a partire dagli ultimi mesi del 2008, viene mantenuta, a livello europeo, la previsione di un progressivo incremento del traffico aereo nei prossimi anni fino a giungere nel 2020 a circa il doppio dell'attuale. Pertanto, si dovranno realizzare le condizioni di incremento proporzionale della capacità, aumentando il livello sicurezza, nel rispetto dell'ambiente e con riduzione dei costi diretti e indiretti.

L'azienda ha di conseguenza pianificato a breve e medio termine le azioni da intraprendere nell'arco temporale 2009-2012, e poi a seguire, per conseguire gli obiettivi succitati.

La pianificazione si riferisce, infatti, oltre che alle esigenze nazionali, ad una più ampia visione delle problematiche dell'ATM internazionale e costituisce uno strumento in grado di indicare le strategie di sviluppo e le modalità per ottenere una crescita integrata e sinergica di tutti i settori componenti l'operatività, fornendo un quadro chiaro di come e dove sono concentrati gli sforzi di miglioramento operativo che consentiranno l'incremento di *safety*, capacità, riduzione dei costi nel rispetto dell'ambiente.

Particolare rilievo ha assunto nel 2008 l'attività aziendale a supporto dei clienti (le compagnie di navigazione aerea).

Si fa riferimento, anzitutto, al programma di *customer care*.

ENAV, nella continua ricerca "dell'eccellenza" nella fornitura dei servizi della navigazione aerea, ha infatti messo a punto un programma di *customer care* teso a raccogliere le esigenze specifiche della singola compagnia di navigazione aerea. Tale programma, nel rispetto delle norme che regolano la circolazione aerea, si pone l'obiettivo di ottimizzare il servizio per i clienti curandone gli aspetti principali nell'ambito della sicurezza del volo, della puntualità e, argomento quanto mai di attualità, della efficienza del volo.

Certamente il momento di difficoltà del settore, coinvolto in modo ineludibile nella più vasta crisi finanziaria mondiale, evidenzia ancora di più l'importanza di comprendere meglio le esigenze dell'industria del trasporto aereo.

La scelta di ENAV di attivarsi sul fronte della *customer satisfaction*, che ha preso spunto anche dai requisiti della certificazione UNI EN ISO 9001:2000 e dal confronto con iniziative analoghe intraprese da altri *service provider* europei, ha agevolato la creazione di un rapporto più ampio con gli utenti al fine di percepirne meglio le esigenze, certi che si possa coniugare la soddisfazione dei clienti con i compiti istituzionali.

Pur essendo infatti ENAV una classica società B-to-B-to-C ("*Business to Business to Customer*"), ovvero un'azienda che ha come clienti altre aziende – le compagnie aeree – e solo indirettamente i passeggeri) si ritiene unanimemente che l'aumento di sicurezza, puntualità e continuità operativa si ripercuoterà, alla fine, sempre a vantaggio dell'utenza finale.

Nel corso del 2008 ENAV ha altresì posto in essere una serie di interventi con benefici effetti sull'ambiente, con ciò agendo in linea con le finalità del Single European Sky II.

L'impennata del costo del petrolio dell'estate 2008 e l'attuale crisi economica hanno infatti ulteriormente enfatizzato l'importanza di definire esattamente le linee guida su cui basare la politica del risparmio energetico e, conseguentemente, della riduzione di gas serra.

ENAV ha così sviluppato e pubblicato - primo *service provider* a farlo - un proprio *Flight Efficiency Plan* per gli anni 2008-2011 basato su cinque settori di attività con circa 100 azioni identificate:

- progettazione dello spazio aereo in rotta
- disponibilità e utilizzazione del network
- progettazione ed uso delle aree terminali
- operazioni aeroportuali
- consapevolezza del personale operativo.

Il piano, attraverso la sua progressiva applicazione, consentirà l'uso di rotte più dirette, quindi più brevi, profili di volo sempre più alti, rotte di uscita e di avvicinamento da/per gli aeroporti più brevi ed efficienti, con discese e salite il più possibile continue e tempi di rullaggio più contenuti.

Il piano ha previsto per il biennio 2008-2009 una riduzione di circa:

- 67 milioni di Kg di carburante
- 2,5 milioni di Km percorsi

- 200 milioni di Kg di CO2 emessi.

Si tratta di risultati significativi sia in termini assoluti che relativi, in considerazione del fatto che nel controllo del traffico aereo la riduzione dell'impatto ambientale si deve coniugare con altri imprescindibili fattori, nella ricerca del bilanciamento ottimale tra *safety* e capacità.

2 - La sicurezza degli impianti

In linea con le prescrizioni della regolamentazione europea, è proseguita l'attività di consolidamento dei presidi di sicurezza delle tecnologie, degli impianti e del personale, in attuazione di un disegno strategico di integrazione in vista della realizzazione del Cielo Unico Europeo. La necessità di programmazione ad ampio raggio finalizzata all'acquisizione di una posizione di rilievo nel contesto internazionale ha, conseguentemente, determinato l'assunzione delle opportune iniziative, nel breve, medio e lungo periodo, nei settori della protezione infrastrutturale, della tutela dei sistemi informatici e telematici e dei processi di rafforzamento della cultura della sicurezza tra il personale.

Sotto il primo profilo, oltre all'ammodernamento delle strutture territoriali dei servizi della navigazione aerea, sono state rafforzate le protezioni fisiche ed il controllo degli accessi, insieme con un'azione di razionalizzazione per ricondurre sotto il controllo di centri presidiati le segnalazioni di anomalia e di allarme, suscettibili di appropriata gestione, da parte di personale di istituti di vigilanza, secondo specifiche regole d'ingaggio.

Sono state indette ulteriori gare aperte, a valenza triennale, per l'ulteriore razionalizzazione del sistema di protezione fisica che porterà, a regime, all'ulteriore e significativa riduzione dei costi d'esercizio, a valore di protezione migliorato in forza dell'entrata a regime degli impianti di tele gestione e telecontrollo dei sistemi integrati.

Sul versante della protezione dei sistemi e delle reti, ENAV ha indetto una gara, secondo le previsioni dell'art. 17 d.lgs. 163/2006, per lo sviluppo di un sistema di protezione delle infrastrutture di comunicazione della rete E-NET, predisponendo gli elementi per la connessione di questa rete al circuito PENS (*Pan-European Network Service*) secondo le prescrizioni dettate dalla Commissione Europea ed in ottica anticipatoria del programma SESAR.

Particolarmente significativo, in questo quadro, anche il disegno volto alla creazione di un complesso presidio di sicurezza IT, attraverso l'implementazione di un sistema di *"Security Operation Center"* a più livelli, per il governo organico della sicurezza e l'interconnessione alle Sale situazioni del Ministero dell'interno, del Centro nazionale anticrimine informatico per la protezione delle infrastrutture critiche), con la sala "Italia" del Dipartimento della protezione civile e con la Sala operativa del corpo delle capitanerie di porto, organo designato per la gestione delle emergenze afferenti i trasporti.

La struttura, a regime, presenterà anche un quadro di gestione delle informazioni di sicurezza provenienti dagli organismi di polizia e di sicurezza dello Stato e da altre fonti qualificate, per l'elevazione dinamica dei livelli di sicurezza per la protezione del personale e dei servizi.

La protezione delle informazioni, la loro gestione e la condivisione all'interno ed all'esterno del perimetro ENAV sono state opportunamente considerate non solo per l'adempimento di specifiche disposizioni di legge e di regolamento, ma anche e soprattutto nello spirito indicato nelle linee guida per l'amministrazione digitale e la drastica riduzione, anche a fini di economie di scala, della massa documentale cartacea circolante. La razionalizzazione dei sistemi di gestione documentale hanno spinto verso l'evoluzione di una piattaforma sempre più orientata alla gestione dei "contenuti", volti alla protezione degli *assets* essenziali a garantire la sicurezza della navigazione aerea (piani di volo, documenti operativi e normativi).

Particolarmente rilevante è stato lo sforzo prodotto per rendere i sistemi di sicurezza, con particolare riguardo a quelli informatici, misurabili nell'efficienza, attraverso l'evoluzione del processo di certificazione secondo la norma di standardizzazione internazionale ISO 27001.

Il rispetto di un processo di qualità consente ad ENAV di rendere in ogni momento dimostrabile l'adozione di misure efficaci ed efficienti per verificare l'applicazione delle politiche di sicurezza all'interno del proprio ambito e con i fornitori di servizi di connettività e di manutenzione.

L'impegno profuso da ENAV in materia di security è stato riconosciuto di recente con l'attribuzione del Premio Innovazione ICT nell'ambito dello SMAU di Milano; premio riconosciuto alle imprese ed alle pubbliche amministrazioni che hanno innovato il proprio business attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Questo risultato è stato possibile grazie all'attenzione dedicata da ENAV all'ICT ed agli ingenti investimenti economici compiuti negli ultimi anni sulle tecnologie e sulle risorse, che hanno consentito alla società di essere apprezzata a livello internazionale per la qualità e l'avanguardia dei sistemi utilizzati.

Appare poi particolarmente significativo lo sforzo prodotto dalla società per continuare a diffondere tra il personale la cultura della sicurezza. A tal fine, sono stati promossi specifici corsi per tutto il personale operativo, in linea con le previsioni del regolamento CE 2320/2002 (oggi 300/2008) e verso la promozione di una cultura professionale specialistica. Sono stati inoltre erogati corsi con modalità e-learning a partire dalla formazione di base, presso l'Istituto di formazione di Forlì.

In riconoscimento di tale impegno e per il livello di specializzazione raggiunto, ENAV ha assunto la *leadership* nell'ambito del progetto "Blue Med" per la creazione di un blocco funzionale di spazio aereo (FAB) nell'area del Mediterraneo, per il settore della sicurezza, mentre sono proseguiti i contributi specifici sui tavoli internazionali di maggior rilievo (G8, NATO, ICAO, Eurocontrol).

In particolare, appare doveroso segnalare l'attiva partecipazione di ENAV alla formulazione delle strategie nazionali per la protezione delle infrastrutture critiche, in attuazione anticipata degli scopi della direttiva CE 114/2008, con significativi contributi al "Tavolo PIC" presso la presidenza del consiglio dei ministri.

È in corso di istruttoria, inoltre, uno specifico assetto convenzionale con il dipartimento della pubblica sicurezza, secondo il già sperimentato modello attuato con il servizio polizia delle comunicazioni, per la determinazione di speciali linee di flusso informativo verso le autorità nazionali e provinciali di pubblica sicurezza, al fine di garantire i più elevati standard di sicurezza, assicurandone un'effettiva capacità di risposta istituzionale ad eventuali atti di interferenza illecita nella fornitura dei servizi della navigazione aerea.

ENAV ha consolidato la propria presenza anche ai principali tavoli di programmazione ed alta consulenza politico-istituzionale in materia di *security*, come membro di organismi istituiti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri (nucleo politico-militare presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri; comitato interministeriale per la sicurezza dell'aviazione civile e degli aeroporti CISA; comitato interministeriale tecnico per la difesa civile).

La forte convergenza del valore pubblico di ENAV è evidenziata dai risultati della cooperazione diretta con il Dipartimento della protezione civile e con gli altri attori della sicurezza pubblica, come l'Arma dei Carabinieri, il Corpo Forestale dello Stato; nonché della cooperazione con l'aeronautica militare, con la quale sono in atto specifici coordinamenti anche sotto il profilo della partecipazione ad attività internazionali e nelle attività di polizia dell'aria.

In questo quadro appare di speciale rilievo il citato contributo, sul versante della sicurezza, offerto da ENAV nella gestione di grandi eventi, dalle attività susseguenti il sisma in terre d'Abruzzo, all'organizzazione ed alla gestione del G8.

Inoltre, in una logica estremamente attiva di difesa avanzata dei sistemi e delle reti di comunicazione telematica, ENAV svolge un'intensa attività di ricerca per il contrasto delle minacce informatiche evolute, in sinergia con enti della pubblica sicurezza e della difesa militare, conseguendo risultati decisamente significativi. In particolare, nel corso di un'esercitazione promossa dal CERT della difesa

denominata "CS09", gli operatori di *security* di ENAV sono riusciti - unici tra i competitori di altissima qualificazione - ad individuare le vulnerabilità di un sistema complesso, acquisendone da remoto il controllo, dimostrando il raggiungimento di vertici di eccellenza nell'analisi dei rischi di sicurezza informatica e delle possibili contromisure.

3. La sicurezza del lavoro

Il nuovo consiglio di amministrazione ha attribuito all'amministratore delegato tutti i poteri per l'amministrazione della società, esclusi soltanto quelli di legge, di statuto ovvero diversamente conferiti in base alla stessa deliberazione. Ciò considerato, all'amministratore delegato spettano i poteri, le attribuzioni e le responsabilità in materia di sicurezza e salute sul luogo di lavoro.

In considerazione dell'articolazione territoriale e della complessa organizzazione aziendale, l'amministratore delegato ha conferito deleghe relative alle attività delegabili ai sensi di legge.

Il d.lgs. 9 aprile 2008 n. 81 (pubblicato nella gazzetta ufficiale n. 101 del 30 aprile 2008), che ha abrogato il d.lgs. 19 settembre 1994 n. 626, include tra gli obblighi delegabili da parte del datore di lavoro, la pianificazione e l'attuazione dell'informazione e della formazione dei lavoratori, che devono essere effettuate tenendo conto degli incarichi agli stessi assegnati nell'ambito dell'organizzazione aziendale della sicurezza.

L'amministratore delegato di ENAV, nella sua qualità di datore di lavoro, ha pertanto attribuito, con le modalità previste dalla normativa, i poteri delegabili ai 18 delegati responsabili delle unità produttive, con esclusione dunque soltanto della valutazione dei rischi e della redazione del relativo documento nonché della nomina del responsabile del servizio di prevenzione e protezione.

Nel corso del 2008, al fine di assicurare uniformità nell'informazione e nella formazione di base dei lavoratori, è stata realizzata un'apposita sezione dedicata alla sicurezza del lavoro nell'ambito della nuova intranet aziendale, tramite la quale è possibile acquisire informazioni ed accedere al corso base, obbligatorio per tutti i lavoratori in modalità e-learning con verifica dell'apprendimento.

In una specifica sezione del corso è presente anche un modulo aggiuntivo riguardante la responsabilità amministrativa degli organismi prevista dal d.lgs. 8 giugno 2001 n. 231, come modificato dall'art. 9 della legge 3 agosto 2007 n. 123 *"Misure in tema di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro e delega al Governo per il riassetto e la riforma della normativa in materia"*.

Il d.lgs. n. 81/2008 ha infatti introdotto alcune modifiche nella materia della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Sulla base delle nuove disposizioni è stata effettuata, per ciascuna delle 18 unità produttive, la valutazione di tutti i rischi con la conseguente elaborazione del relativo documento (cosiddetto DVR), nei termini di legge.

Nell'espletamento dei compiti attribuiti, ciascun delegato ha provveduto per l'unità produttiva assegnata a nominare il medico competente che, tra le altre attività comprese nella sorveglianza sanitaria, ha contribuito all'elaborazione del documento di valutazione dei rischi.

Come prescritto dalla normativa, detto documento è stato comunque rielaborato, e le misure di prevenzione conseguentemente aggiornate, in occasione di significative modifiche del processo produttivo, dell'organizzazione del lavoro o in relazione al grado di evoluzione tecnica, incidenti ai fini della salute e della sicurezza dei lavoratori.

Nel primo semestre del 2009 è stata avviata l'elaborazione della versione aggiornata del piano di emergenza per ognuno dei siti ENAV compresi nelle 18 unità produttive, inserendo alcune parti completamente nuove e modificando altre già esistenti; sulla base di detti piani sono effettuate le annuali esercitazioni antincendio. In questo ambito si è ulteriormente sviluppata la sinergia con le altre realtà coesistenti nei siti ENAV ed in particolare con la controllata Techno Sky.

Sono state poste le basi di un sistema di organizzazione e di gestione della sicurezza del lavoro che ha già dato importanti e concreti risultati positivi e che potrà essere utile ai fini dell'adozione di un modello conforme all'art. 30 del d.lgs. n. 81/08, con efficacia esimente della responsabilità amministrativa degli organismi di cui al d.lgs. n. 231/01, nei casi di specifici reati commessi con violazione delle norme antinfortunistiche e sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro.

B) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI ED I PROGRAMMI DI RICERCA

A fronte di una crescente internazionalizzazione della disciplina e delle attività del comparto della navigazione aerea e di un'accelerazione del processo europeo di integrazione della gestione del traffico aereo, ENAV ha posto in essere un significativo sforzo strategico finalizzato ad ottenere e poi a consolidare un ruolo di leadership nel contesto europeo ed internazionale di settore, contribuendo al posizionamento del Sistema Paese nello scenario di riferimento.

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 aggregano 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 alla modernizzazione del sistema tecnologico ATM attraverso il programma SESAR.

Grazie ad una costante e proficua collaborazione con ENAC, con l'aeronautica militare e con i dicasteri competenti, è stata garantita dalla società la partecipazione coordinata e continuativa ai principali consessi e programmi internazionali del settore in prospettiva del Single European Sky II di cui al recente regolamento n. 1070/2009.

Di seguito, si fornisce una sintetica informativa in relazione al contesto di riferimento, alle istituzioni e strutture internazionali, nonché alla partecipazione di ENAV alle principali *attività* paneuropee.

a. Il quadro di riferimento.

Il consistente aumento della domanda di trasporto aereo determinatosi nell'ultimo decennio, esercita, nonostante la flessione registrata nell'anno in corso, una continua pressione sulla capacità delle infrastrutture connesse con le attività di trasporto aereo, generando criticità e disservizi nei flussi di traffico continentali.

La frammentazione, locale ed europea, nella gestione delle operazioni collegate a tali attività, oltre ad impedire un uso ottimale delle capacità esistenti, ponendo a carico degli operatori inutili oneri finanziari, determina spesso condizioni insoddisfacenti di fornitura dei servizi all'utente finale.

Con l'adozione della normativa sul Cielo Unico Europeo nel 2004 la gestione del traffico aereo è entrata a far parte, a pieno titolo, della politica comune europea

dei trasporti. Tuttavia, gli obiettivi posti nel 2004 per la creazione di un sistema ATM europeo completamente integrato non sono stati ancora raggiunti.

L'attuale gestione del sistema ATM in Europa presenta aspetti caratterizzati da autoregolamentazione e da processi di funzionamento dei vari attori del ciclo operativo del trasporto aereo con un insufficiente livello di interoperabilità, producendo quindi, spesso, risultati di processo complessivo tutt'altro che soddisfacenti.

Il risultato ricorrente è che le ottimali prestazioni di alcuni operatori sono controbilanciate dalle cattive prestazioni di altri, producendo effetti negativi sugli operatori più efficienti.

La funzione di gestione della rete deve consentire agli operatori dei servizi ed agli utenti delle infrastrutture di trasporto aereo di trovare le migliori soluzioni *gate-to-gate*, nella prospettiva di una rete europea con integrazione funzionale ed operativa di tutte le componenti necessarie a realizzare le attività di trasporto aereo.

Pertanto, al fine di approntare capacità adeguate, ENAV ritiene opportuno per il Sistema Paese realizzare una strategia di medio-lungo termine sulla base di una stringente programmazione.

Infatti, per risolvere i problemi generati da tale gestione frammentaria, la Commissione Europea ha messo a punto un pacchetto di proposte normative (c.d. pacchetto Single European Sky II) indirizzate a:

- rendere più stringente la vigente legislazione sul Cielo Unico Europeo;
- mettere a disposizione le tecnologie del futuro, attraverso il rafforzamento del programma di ricerca e sviluppo SESAR (Single European Sky ATM Research);
- ampliare le competenze dell'Agenzia europea per la Sicurezza dell'Aviazione (EASA) agli aeroporti, alla gestione del traffico aereo ed ai servizi di navigazione aerea;
- realizzare un "piano d'azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti".

Già in questi ultimi anni l'Europa ha adottato misure specifiche per accelerare l'innovazione tecnologica. In particolare, è stato avviato il programma SESAR che pone a fattore comune gli investimenti in attività di ricerca e sviluppo relativi sia alla componente tecnologica che a quella industriale, in una prospettiva di armonizzazione che va oltre al principio dell'interoperabilità.

In questo scenario in evoluzione, l'impegno profuso da ENAV e dalle altre istituzioni ed autorità nazionali ha contribuito fortemente alla definizione del nuovo quadro strategico continentale, partecipando con ruolo di primo piano alla definizione dei maggiori orientamenti riorganizzativi, sia istituzionali (identificazione dei nuovi ruoli delle principali istituzioni del settore: Commissione Europea, Eurocontrol, EASA) sia tecnologici (partecipazione alla *governance* ed a specifiche attività di R&S del programme SESAR) che di riorganizzazione degli spazi aerei (FAB – Blocchi funzionali di Spazio Aereo).

Riveste quindi strategica importanza l'obiettivo di consolidare il ruolo del sistema del controllo del traffico aereo nazionale nella realizzazione del processo di integrazione europeo dell'assistenza al volo.

b. La pianificazione internazionale: processo ESSIP/LSSIP.

Il documento *European Single Sky Implementation Plan* (ESSIP) è il piano europeo di armonizzazione di medio termine, gestito da Eurocontrol, all'interno del quale vengono pianificati comuni obiettivi di implementazione per il raggiungimento di target strategici per la gestione del traffico aereo.

Lo scopo dell'ESSIP è quello migliorare le *performance* attinenti a organizzazione e gestione dello spazio aereo, capacità ATC, sicurezza, costo/efficacia e ambiente in linea con le finalità di cui alla legge sul "Cielo Unico Europeo".

c. BLUE MED: il blocco di spazio aereo funzionale del bacino del Mediterraneo

Al fine di razionalizzare e di ottimizzare le direttive di traffico continentali, anche sotto i profili operativi e dell'impatto ambientale, la normativa europea sul Cielo Unico ha prescritto quale elemento fondante e di primario rilievo la costituzione, entro l'anno 2012, di Blocchi Funzionali di Spazio Aereo (*Functional Air Space Blocks*, FABs). Si tratta di unità di riconfigurazione dello spazio aereo idonee a conseguire la massima capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del Cielo Unico Europeo ed a mantenere un elevato livello di sicurezza.

Sulla scorta della predetta regolamentazione comunitaria sono state avviate, nel biennio 2005/2006, numerose iniziative multinazionali su quasi tutto il territorio

europeo, intese ad esplorare gli aspetti tecnici, economici e giuridico - istituzionali propedeutici alla costituzione di detti FAB.

Tra queste, Blue Med - riconosciuto come uno dei progetti europei di riferimento in ambito SES/FAB - è un'iniziativa regionale che raccoglie, sotto la *leadership* ed il coordinamento delle autorità italiane e di ENAV, i partner strategici del bacino del Mediterraneo, al fine di pervenire ad una configurazione di Blocchi Funzionali di Spazio Aereo nella zona sud-orientale dell'area mediterranea.

L'impegno profuso nella fase di fattibilità di BLUE MED, in collaborazione con i *service provider* di Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania, ha consentito di analizzare i requisiti operativi legati ai flussi di traffico aereo attuali e futuri, nonché di delineare una *overview* delle tematiche di natura tecnica, economica e giuridico - istituzionale rilevanti per la configurazione di possibili scenari FAB su una larga porzione del Mediterraneo.

Il FAB BLUE MED, all'atto della propria implementazione, sarà in grado di apportare un forte miglioramento nelle *performance* degli ATS *provider* dell'area, soprattutto nella gestione del traffico aereo e nell'ottimizzazione dei costi locali, con possibili economie di scala.

In considerazione di quanto sopra, il 4 novembre 2008 si è tenuta a Roma una conferenza dei ministri dei trasporti degli stati partner, nel corso della quale - con il necessario coordinamento ed accordo politico degli stati e delle organizzazioni coinvolte - è stata riconosciuta l'eccellenza e la rilevanza strategica del progetto Blue Med ed è stata, di conseguenza, avviata la successiva fase di definizione (*definition phase*).

Sulla base dei risultati dello studio sopra descritto e di seguito alle determinazioni adottate in occasione della citata conferenza ministeriale, ENAV ha dato impulso alla successiva fase di definizione del progetto BLUE MED FAB.

Al termine della fase di definizione, ad oggi previsto per l'anno 2011, sarà possibile da parte delle competenti autorità esprimere l'indicazione definitiva nel senso di procedere o meno alla finale fase di implementazione; fase che, nel successivo biennio, dovrà eventualmente realizzare ogni condizione tecnico/operativa nonché istituzionale, anche relativa alla stipula del FAB *agreement* tra gli Stati partner previsto dalla normativa di settore, al fine di istituire il FAB e renderlo pienamente operativo entro l'anno 2015.

Nel 2009 la fase di definizione sta vedendo uno sforzo elevato da parte di tutti i *service provider* coinvolti in BLUE MED per dare una forte accelerazione alle attività del programma.

Il finanziamento concesso a Blue Med dal Comitato TEN-T (*Trans European Network for Transport*) della Commissione Europea, pari a € 2,826 milioni ed a copertura del 50% dei costi delle attività previste nel piano di lavoro, risulta il più elevato tra quelli accordati alle analoghe iniziative richiedenti. Ciò conferma il forte interesse manifestato dalla Commissione nei confronti del progetto e della sua capacità di catalizzare l'interesse e l'impegno dei maggiori paesi, anche non europei, che si affacciano sul bacino del Mediterraneo.

d. SESAR Joint Undertaking

d.1. Il ruolo di SESAR nel nuovo sistema del trasporto aereo.

Ai fini della realizzazione del Cielo Unico Europeo, il 10 marzo 2004 il Parlamento Europeo ed il consiglio hanno adottato il regolamento (CE) n. 549/2004 sui principi generali per l'istituzione del Single European Sky («regolamento quadro»), il regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»), il regolamento (CE) n. 551/2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») e il regolamento (CE) n. 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità»).

Il progetto di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa («progetto SESAR») costituisce la componente tecnologica del Cielo Unico Europeo. Suo principale scopo è dotare entro il 2020 l'Unione Europea di un'infrastruttura di controllo del traffico aereo efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure e nel rispetto dell'ambiente, beneficiando pienamente dei progressi tecnologici di altri programmi evoluti quali, ad esempio, Galileo. Tutto ciò, integrando e coordinando le attività di ricerca e sviluppo precedentemente svolte in maniera disorganica nel contesto comunitario.

Tale ruolo primario di SESAR, vero e proprio «pilastro tecnologico» della navigazione aerea continentale, non potrà che essere enfatizzato con l'entrata in vigore del pacchetto di riforma normativa noto come Cielo Unico II. Come già precisato, infatti, tale riforma prevede, tra i suoi aspetti essenziali, anche misure volte a facilitare la necessaria implementazione del nuovo sistema ATM, un unico sistema Europeo con caratteristiche di completa interoperabilità tra tutti gli attori del trasporto aereo continentale.

La già conclusa fase di definizione del progetto SESAR, cofinanziata dall'Unione Europea e dall'organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol), è risultata indirizzata a definire le varie iniziative tecnologiche da adottare, le priorità dei programmi di modernizzazione e i piani di attuazione operativa.

Tale fase è stata gestita, sotto la responsabilità di Eurocontrol, da un consorzio di imprese e di società operanti nel settore (tra cui ENAV) selezionato in seguito ad una gara d'appalto pubblica, ed ha condotto alla definizione del c.d. Master Plan Europeo: un piano per lo sviluppo e l'evoluzione del sistema di gestione del traffico aereo continentale nel prossimo decennio.

Il Master Plan, approvato dal Consiglio Europeo in data 30 marzo 2009, definisce le attività di ricerca e sviluppo che ancora devono essere effettuate e la "roadmap" implementativa per l'evoluzione operativa del settore con gli obiettivi comuni (ATM *target concept*) che tutti gli operatori interessati devono realizzare compiutamente.

Alla fase di definizione è seguita quella di sviluppo (2009-2014), nel corso della quale dovranno essere elaborate le nuove strumentazioni tecnologiche, i sistemi e gli *standard* in grado di realizzare concretamente un sistema di gestione del traffico aereo pienamente interoperabile in Europa.

d.2. La Sesar Joint Undertaking

Per conseguire progressi rilevanti nello sviluppo di tecnologie relative ai sistemi di controllo del traffico aereo durante la fase di sviluppo e per poi preparare la fase di realizzazione è stata pertanto istituita, ai sensi dell'articolo 171 del Trattato, l'impresa comune SESAR Joint Undertaking, con il regolamento 219/2007 del 27 febbraio 2007, parzialmente modificato dal regolamento 1361/2008 del 16 dicembre 2008.

Compito principale dell'impresa comune è la gestione delle attività di ricerca, sviluppo e validazione del progetto SESAR, associando i fondi pubblici e privati erogati dai suoi membri e sulla base di risorse tecniche esterne, in particolare avvalendosi dell'esperienza e della competenza di Eurocontrol.

Il finanziamento comunitario dell'impresa comune, in questo stadio del progetto, è limitato alla fase di sviluppo. Tuttavia ciò non pregiudica la possibilità che il Consiglio Europeo riesamini l'oggetto, la governance, il finanziamento e la durata dell'impresa in funzione dei progressi compiuti nella fase di sviluppo.

L'impresa comune è un soggetto senza scopo di lucro che destina tutte le sue risorse alla gestione di un programma pubblico di ricerca di interesse europeo. I suoi due membri fondatori sono organizzazioni internazionali che agiscono per conto dei rispettivi Stati membri. Tale soggetto, pertanto, dovrebbe beneficiare della più ampia esenzione fiscale possibile nello Stato ospitante.

Come già accennato, scopo dell'impresa comune è provvedere alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo coordinando e concentrando tutti gli sforzi pertinenti di ricerca e sviluppo nella Comunità.

d.3 La partecipazione di ENAV alla Sesar Joint Undertaking

Nel dicembre del 2006, la Commissione Europea ha sollecitato ai principali protagonisti del sistema ATM Europeo l'invio di una lettera d'intenti per garantire l'effettiva costituzione della SESAR JU e la disponibilità dei finanziamenti sufficienti alla creazione ed alle attività della stessa impresa comune.

Analogamente ai principali fornitori dei servizi della navigazione aerea europei (*Air Navigation Service Provider* - ANSP) ed alle maggiori industrie manifatturiere del settore, ENAV ha nel gennaio del 2007 inviato alla Commissione Europea una lettera d'intenti, in cui sono stati indicati in sintesi i settori di competenza in cui la società avrebbe potuto utilmente assumere impegni per partecipare all'impresa stessa e le sinergie strategiche che da tale partecipazione sarebbero potute derivare.

Ciò in quanto si è valutato che una significativa partecipazione nella SESAR JU, e quindi nella *governance* dello sviluppo di SESAR, potesse garantire ad ENAV e al sistema Italia le condizioni per acquisire un ruolo centrale nello sviluppo del futuro sistema ATM europeo, oltre a porre le condizioni per salvaguardare e valorizzare in chiave continentale gli importanti programmi di investimento che la società ha già definito per il potenziamento dei propri servizi.

In seguito alla formale costituzione avvenuta il 27 febbraio 2007 con il regolamento del Consiglio (EC) n°219/2007, la SESAR JU ha quindi definito il percorso negoziale formale per la creazione della *partnership* pubblico-privata stessa prevista dalla legge.

ENAV, insieme agli altri maggiori ANSP europei (DSNA, DFS, NATS, AENA e NORACON), ha nel frattempo costituito un gruppo di coordinamento presieduto dai vertici dei sei membri (cd. Gruppo A6). Il suo compito è quello di coordinare fra gli ANSP le attività all'interno della Sesar Joint Undertaking nonché di armonizzare la pianificazione per l'implementazione dei futuri sistemi ATM.

In virtù dell'impegno strategico e logistico profuso nel corso di tale strutturata procedura, tanto la manifestazione di interesse di ENAV che la successiva candidatura alla *membership*, con correlativa offerta tecnico-economica, sono state valutate in termini estremamente positivi, consentendo alla Società di ottenere un ruolo di primaria evidenza nel programma e di aggiudicarsi la *leadership* all'interno dei processi di validazione e verifica dei nuovi sistemi tecnologici, considerati strategici dal management aziendale.

Con l'approvazione delle richieste di *membership* da parte del collegio dei commissari (organo di valutazione della Commissione Europea al quale partecipano i commissari competenti, in data 29 aprile 2008, e con la successiva sottoscrizione degli accordi di partecipazione, ENAV – così come gli altri partner strategici selezionati - è pertanto entrata a far parte della Joint Undertaking.

La struttura di *governance* di SESAR costituisce il principale strumento per la definizione ed il governo - a livello centrale europeo - del programma di evoluzione tecnologica ed operativa del comparto.

La rilevanza strategica, non solo per ENAV ma per il sistema Paese, della partecipazione della società alla Joint Undertaking SESAR, in piena coerenza con gli indirizzi strategici delle Istituzioni nazionali, è stata negli ultimi mesi espressamente riconosciuta non soltanto dal Governo, ma anche dal Parlamento italiano.

Infatti, il 4 dicembre 2008, a commento della proposta di regolamentazione europea sul Cielo Unico Europeo II, la IX Commissione parlamentare trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati ha, tra l'altro, valutato positivamente l'obiettivo di promuovere, attraverso l'implementazione del progetto SESAR, strumentale ai fini del sistema ATM, una accelerazione del processo di adeguamento della tecnologia per la gestione del traffico in modo da assicurare maggiori garanzie sotto il profilo della sicurezza.

Si segnala infine che, grazie ad un'ulteriore disponibilità di fondi provenienti da EUROCONTROL, la Joint Undertaking ha reso disponibile un cofinanziamento addizionale per ulteriori attività di ricerca e sviluppo del valore globale di circa 160 milioni di euro.

ENAV, pariteticamente agli altri maggiori ANSP europei, membri della Sesar JU, parteciperà per una quota parte di attività del valore di circa 12 milioni di euro.

e. Il Sistema EGNOS ed il gestore ESSP S.a.s.

EGNOS (*European Ground Navigation Overlay System*) è il programma europeo congiunto dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA), della Commissione Europea e di Eurocontrol, che – nelle more del rilascio del sistema globale di navigazione satellitare Galileo – consentirà un significativo aumento della precisione del sistema di posizionamento globale GPS, con importanti ricadute in ogni settore connesso alla navigazione satellitare, tra cui, appunto, la gestione del traffico aereo.

f. COFLIGHT: il nuovo Flight Data Processing System italo-francese.

COFLIGHT, il programma congiunto italo-francese (perseguito dalla *partnership* tra ENAV ed il *provider* francese DSNA, in collaborazione con l'industria) è finalizzato a realizzare la nuova generazione di *Flight Data Processing System* per il controllo della navigazione aerea.

Nei primi mesi del 2001, in conformità con le rispettive esigenze, i due *partners* sottoscrivevano un accordo per lo sviluppo comune di un sistema per il *flight data processing* di nuova generazione (eFDP/fi). Si tratta di un sistema in larga misura (ovvero nella percentuale del 92%) basato sui medesimi requisiti definiti nell'ambito del Programma eFDP di Eurocontrol, in grado di migliorare le *performances* creando un meccanismo per l'interoperabilità *gate-to-gate* completamente nuovo e capace di supportare i nuovi concetti operativi.

Il *service provider* svizzero *Skyguide* si univa al programma nel settembre del 2004: il prodotto sviluppato congiuntamente è stato denominato COFLIGHT.

La prima versione di COFLIGHT sarà rilasciata a breve e costituirà il primo FDP conforme ai requisiti sviluppati a livello europeo.

Tra gli elementi di maggior interesse vi sono quelli relativi al calcolo predittivo della traiettoria 4D, molto più realistica ed accurata. Ciò consentirà, attraverso l'utilizzo dei dati realistici di *performances* degli aeromobili, una considerevole riduzione delle inconsistenze nei dati di coordinamento tra centri contigui, assicurando negli spazi aerei europei una gestione senza soluzione di continuità.

Un ulteriore beneficio del nuovo sistema scaturisce dal miglioramento del rilevamento dei rischi di conflitto a media distanza tra aeromobili, aumentando dunque i margini di sicurezza e l'uso ottimale dello spazio aereo.

COFLIGHT consentirà l'armonizzazione e l'interoperabilità su scala europea e potrà supportare le operazioni di gestione del traffico aereo coerentemente con gli sviluppi tecnologici definiti nell'ambito del programma SESAR.

Nel mese di aprile 2009, come previsto nel piano di sviluppo del progetto, è stata ufficialmente avviata con successo la fase di sviluppo della seconda versione di COFLIGHT.

g. 4-FLIGHT: l'ampliamento della cooperazione italo-francese.

Allo scopo di ridurre il relativo rischio e di massimizzare le sinergie di cooperazione, ENAV e DSNA hanno ritenuto opportuno estendere la cooperazione tecnologica già sperimentata con successo nel contesto del programma COFLIGHT, avviando un programma di lungo termine chiamato 4-FLIGHT. L'obiettivo del programma è quello di sviluppare congiuntamente un nuovo sistema ATM basato sui concetti operativi di SESAR, mutuando e mettendo a fattor comune le reciproche esperienze, condividendo l'entità dell'investimento ed assumendo il prodotto COFLIGHT come componente di base.

h. CRISTAL MED.

ENAV è impegnata nella fase finale del progetto CRISTAL MED che ha per obiettivo l'implementazione della tecnologia ADS-B nel Mediterraneo.

ADS-B è un sistema di sorveglianza basato sul concetto di ricezione dei dati di posizione trasmessi direttamente dagli aeromobili e che consente di garantire una maggiore sicurezza nelle zone non coperte dal servizio radar.

Per tale motivo, ENAV ha preparato un piano di sviluppo per l'implementazione sul territorio nazionale di una rete di sorveglianza ADS-B, con priorità sulle aree *cross-border* del Sud Italia che si affacciano sul Mediterraneo. Il piano prevede le installazioni delle stazioni ADS-B in siti già presidiati da ENAV (in genere, gli aeroporti del Sud) ed i dati acquisiti saranno poi inviati alle locali torri di controllo e all'ACC di Brindisi dove verranno utilizzati per integrare il già presente dato Radar.

i. Cooperazione ENAV – IRAQ.

ENAV partecipa al Consorzio Infrastrutture e Trasporti per l'IRAQ con lo scopo di cooperare alla redazione del piano nazionale trasporti dell'IRAQ nell'ambito della missione umanitaria di ricostruzione delle infrastrutture di quel Paese.

I. Altre cooperazioni internazionali.

In questi ultimi anni ENAV ha sviluppato attività mirate a rafforzare le cooperazioni e gli accordi internazionali con altri *service providers*, in aggiunta a quelle già indicate:

- *DSNA (Francia), NATS (Inghilterra) e DFS (Germania)*: definizione di un forte rapporto di cooperazione sui temi ATM più importanti.
- *DFS (Germania)*: attivazione di un gruppo specifico nel settore del CNS per lo scambio di *best practices*. È inoltre in corso una cooperazione in ambito Informazioni Aeronautiche.
- *Slovenia Control*: rapporto di cooperazione focalizzato in particolare sulla fornitura di dati radar.
- *LFV (Svezia)*: attivazione di un'azione di cooperazione per potenziale partecipazione a Coflight che ha portato alla conclusione di un *Memorandum of Understanding* firmato a giugno 2008.
- *Malesia*: attivazione di incontri bilaterali per la definizione di cooperazione in ambito ATM.
- *Guinea Equatoriale*: è in corso di elaborazione e di formalizzazione un'ipotesi di proposta tecnica ed economica di ENAV per l'organizzazione, lo sviluppo e l'implementazione di servizi per la gestione del traffico aereo nello spazio aereo di competenza della Repubblica di Guinea Equatoriale.

C) GLI INVESTIMENTI

1. Il piano degli investimenti 2008 – 2010

a. Premessa

Il piano di investimenti relativo al triennio 2008 – 2010 è il risultato dello sforzo economico, già sostenuto da ENAV nel triennio precedente, per il rilancio dello sviluppo aziendale, che ha prodotto sostanziali incrementi di sicurezza, di qualità del servizio e di efficienza del sistema.

ENAV, infatti, ha proseguito senza soluzione di continuità il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti a supporto del servizio della navigazione aerea, incrementando la continuità operativa e l'efficienza del servizio, accrescendo la sicurezza del volo e degli impianti, gli avvicinamenti e gli atterraggi di precisione, la qualità degli ambienti operativi, al fine di portare la società verso i più elevati *standards* funzionali europei e di guadagnare una posizione di rilievo nei contesti internazionali.

L'impegno previsto per l'anno 2008 era pari a 238,9 MI€. In riferimento a detta previsione, alla data del 31-12-2008, sono stati contrattualizzati progetti di investimento per un importo totale di 206 MI€, 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 MI€, il relativo iter di contrattualizzazione è stato finalizzato nel corso dei primi mesi del 2009.

È da rilevare inoltre che il valore totale degli interventi nel triennio 2008-2010 non ha subito modifiche rispetto alle previsioni del piano investimenti approvato dal CdA, risultando pari a 532,1 MI€.

b. Interventi attivati nel 2008

Tra gli interventi più rilevanti attivati con tali investimenti figurano:

- l'ammodernamento dei sensori Radar secondari di Torino e Monte Stella e dei sensori Radar primari di Monte Stella, Peschiera e Maccaresse e il rinnovamento tecnologico dei sistemi elaborativi delle testate radar di Genova, Palermo, Malpensa, Torino e Monte Stella;
- l'acquisizione di due aeromobili per le attività di radiomisure;
- il completamento del sistema ATM e il rifacimento della LAN aeroportuale di Venezia Tessera;

- l'allestimento della nuova Torre e la realizzazione del Blocco Tecnico a Grottaglie;
- la realizzazione di un nuovo Centro Radio per comunicazioni Terra-Bordo ed il rifacimento della LAN aeroportuale di Bergamo - Orio al Serio;
- l'ammodernamento degli apparati di comunicazione Terra-Bordo di Cagliari;
- la realizzazione di una nuova Centrale Elettrica presso l'ACC di Padova.

c. Lo sviluppo dei sistemi informativi gestionali

La missione dei sistemi informativi gestionali di ENAV è di supportare l'azienda nello svolgimento dei processi gestionali, migliorandone la sicura continuità, qualificando i sistemi gestionali come strumenti sempre più evoluti di governo dei processi aziendali.

Nell'anno 2008 è stato contrattualizzato il rinnovo delle piattaforme *hardware* e *software* dei sistemi informativi gestionali, allo scopo di:

- aumentare le prestazioni complessive dei sistemi;
- innalzare la potenza elaborativa dei sistemi a copertura delle nuove esigenze;
- aumentare la sicurezza delle informazioni in essi contenute in linea con la politica della sicurezza aziendale;
- abbattere i consumi energetici.

Dal punto di vista dell'evoluzione delle funzionalità gestionali si è realizzato:

- l'avvio del progetto di implementazione del nuovo sistema Hyperion / Oracle per la pianificazione finanziaria;
- l'estensione delle funzionalità dell'ERP (*Enterprise Resource Planning*) aziendale con lo sviluppo dei moduli ERP PMT (*Project management Tecnico*) e PI (Piano Investimenti) in ambito First Fase3;
- il progetto di e-learning con la funzione Academy;
- il completamento del progetto per l'evoluzione del *Enterprise DataWareHouse* aziendale;
- l'aggiudicazione della gara europea per lo sviluppo, la manutenzione e l'evoluzione dei sistemi gestionali di ENAV.

Per quanto riguarda infine i servizi informatici di supporto all'utenza gestionale, si è consolidato il supporto all'utenza gestionale attraverso l'help desk informatico (c.d. "SPOC").

Attraverso lo SPOC informatico, nel corso del 2008, sono stati gestiti più di 7.000 *trouble ticket* principalmente dovuti ai PC gestionali obsoleti che saranno sostituiti nel corso dell'anno 2009.

<i>Linee di attività</i>	<i>Progetti avviati nell'anno 2008 (milioni di €)</i>
Infrastrutture Sistemi e Reti	2,872
Applicazioni gestionali	3,086
Servizi Informatici	0,049
TOTALE	6,007

Elaborazione dati amministrativo contabili forniti dalla Società

È stato altresì rinnovato il contratto triennale con la società Oracle Italia per l'assistenza e manutenzione di tutte le licenze della piattaforma tecnologica sulla quale è installato l'ERP Aziendale.

2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2009 – 2011

Il 31 luglio 2009 il CdA di ENAV ha approvato l'aggiornamento del piano degli investimenti aziendali per il triennio 2009-2011, elaborato aggiornando le previsioni 2009-2010 del precedente piano e predisponendo la pianificazione per il 2011 di alcuni interventi finalizzati ad introdurre miglioramenti sul sistema tecnico-operativo aziendale. Tale piano - aggiornato di anno in anno con "scorrimento" del triennio di competenza - rappresenta un elemento fondamentale dei rapporti tra Stato ed ENAV regolati dal contratto di programma.

Il piano è in linea con il contenimento di spesa che l'azienda sta perseguendo rispetto alle politiche di forte sviluppo sostenute negli anni precedenti. Attraverso gli interventi pianificati nel triennio, ENAV intende mantenere la posizione primaria, guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento sostenute in precedenza (più di 1,2 Milioni).

Il piano degli investimenti 2009-2011:

- poggia il suo fondamento sui seguenti elementi:
 - recenti trasformazioni delle infrastrutture tecnologiche di ENAV;
 - scenari di riferimento in ambito nazionale ed internazionale;
 - strategia aziendale delineata dal Piano Industriale;
- delinea gli orientamenti di sviluppo tecnologico nel rispetto dell'evoluzione del network ATM europeo e dei target fissati dal piano industriale;
- definisce i programmi di investimento da attuare in coerenza con le esigenze di carattere operativo e con la politica di sviluppo aziendale.

Il peso prevalente della pianificazione è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative, in quanto esse condizionano direttamente le attività aziendali *core business* in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo.

Per quanto riguarda la pianificazione 2011, essa è in accordo con le politiche di "ammodernamento e mantenimento", tracciate dal piano 2008-2010, proponendo la prosecuzione di programmi prioritari già avviati in precedenza, i principali dei quali sono elencati di seguito:

- adeguamento tecnologico delle sale operative dei 4 ACC nazionali;
- estensione del servizio "Data-Link" agli spazi aerei superiori di Padova e Brindisi;
- ammodernamento di centri radio per comunicazioni Terra-Bordo a Milano;

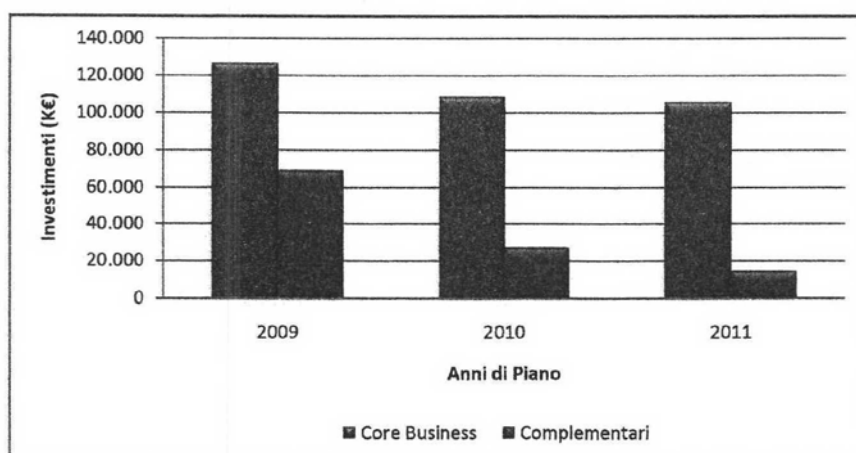
- potenziamento della sorveglianza aeroportuale (multi-laterazione) a Bolzano, Padova e Bergamo;
- allestimento di un simulatore di Torre a Malpensa;
- sviluppo di componenti per la nuova piattaforma ATM nazionale;
- adeguamento di sistemi meteo aeroportuali all'emendamento 74 ICAO;
- interventi di ristrutturazione della Torre di Fiumicino;
- nuova centrale elettrica del Centro di Controllo di Area (ACC) di Padova;
- adeguamento di cavidotti e centrali elettriche di Orio al Serio;
- ammodernamento di sistemi di radioassistenza di rotta e di aeroporto su siti vari.

Il profilo di spesa nel triennio risulta il seguente:

2009	2010	2011	TOTALE
195 MC	135 MC	120 MC	450MC

Dati Piano Investimenti ENAV 2009-2011

L'impegno economico è in linea con il contenimento di spesa che l'azienda sta perseguendo rispetto alle politiche di forte sviluppo finora sostenute e rappresenta lo sforzo che ENAV dovrà sostenere per non perdere la vantaggiosa posizione guadagnata nel contesto internazionale.



Dati Piano Investimenti ENAV 2009-2011

Oltre ai programmi autofinanziati, nel piano investimenti sono presenti anche alcuni investimenti di carattere strategico nazionale che saranno realizzati previa

disponibilità di altre linee di finanziamento, compatibilmente con le complessive capacità realizzative aziendali. Tali interventi principalmente riguardano:

- la realizzazione di un nuovo sistema di Torre a Palermo;
- l'ammodernamento e il potenziamento di alcuni aeroporti militari trasferiti ad ENAV;
- la realizzazione della rete di sorveglianza nazionale ADS-B;
- la realizzazione di un nuovo sistema per il Controllo dell'Area di Nord-Ovest nonché della Torre di controllo di Linate.

Si tratta, come evidente, di interventi la cui realizzazione potrà ragionevolmente protrarsi oltre il triennio di competenza del Piano e richiederà presumibilmente successive rimodulazioni.

D) LE RISORSE UMANE, LE RELAZIONI INDUSTRIALI E LA FORMAZIONE**1. Evoluzione delle consistenze del personale**

Nel 2008 sono proseguiti gli investimenti relativi all'acquisizione di nuove risorse soprattutto dedicate all'erogazione dei servizi, ma anche dedicate ai processi di supporto per i quali è necessario il rinnovamento delle competenze e delle professionalità, in relazione al percorso di aziendalizzazione e al correlato adeguamento ai nuovi valori culturali e professionali che tale percorso comporta.

L'organico complessivo dell'azienda al 31 dicembre 2008 si è attestato a 3.331 unità, con un incremento di 13 risorse rispetto a fine 2007.

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.

Nell'ultima selezione - caratterizzata da requisiti più restrittivi rispetto alle edizioni precedenti in ottemperanza anche alle normative internazionali - sono pervenute circa 9.000 candidature, di cui circa 6.000 sono quelle ammesse alle successive fasi di selezione. L'analisi delle candidature pervenute delinea un profilo dell'aspirante controllore caratterizzato da un'età media di 25 anni, di cui il 30% di sesso femminile, diplomato (circa l'80%) e con buone conoscenze informatiche e dell'inglese, equamente distribuito tra nord, centro e sud e isole.

Nelle tabelle che seguono, sono riportati i dati relativi alle consistenze di personale secondo varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio.

Consistenze

	31/12/2007	31/12/2008
Dirigenti	67	68
Quadri	333	348
Impiegati	2.916	2.915
Consistenza finale al 31 dicembre	3.318	3.331
Consistenza media	3.309	3.357

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale è così rappresentabile:

	31/12/2007	31/12/2008
Management e Coordinamento	400	416
Controllori Traffico Aereo	1.500	1.563
Esperti Assistenza al Volo	680	592
Operatori Servizio Meteo	33	34
Naviganti	22	21
Amministrativi	433	461
Tecnici	159	153
Personale Informatico	91	91
Consistenza finale al 31 dicembre	3.318	3.331

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

Organico Enav – Consuntivo 2008

FUNZIONI	Dirigenti	OTA		EAV		Retro		Nav		Tecnici		Inform.		Amm.		Totale		TOT. COMPLE.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
RESIDENTE																2	0	16
JUDIT	1															9	3	
REGISTRIERIA C.D.A.																4	2	
Consuntivo 2008	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	5	16	6	422
AMMINISTRATORE DELEGATO	2			1	1					2				7	2	12	3	
CADEMY	4	24	13	10	1	6	1			4	1	1		13	2	62	18	
AFFARI LEGALI E SOCIETARI	2													11	4	13	4	
AREA AMMINISTRATIVA	7			5	2					4	2	37	4	95	22	148	30	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					3	1			7	1	13	3	
IDENTIFICAZIONE E CONTROLLO	2	1	1									1		10	3	14	4	
RELAZIONI ESTERNE	6			0										26	5	32	5	
RISORSE UMANE E QUALITA'	6									10	1	3	1	101	17	120	19	
SICUREZZA DEL LAVORO	1									5	1			2		8	1	
Consuntivo 2008	31	25	14	18	5	6	1	0	0	28	6	42	5	272	56	472	87	2.893
DIRETTORE GENERALE	2													2		4	0	
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1			1										3		6	0	
MARKETING E SVILUPPO COMMERCIALE	1		1											4		6	1	
SAFETY, VALIDAZIONE E QUALITA' TECNICO-OPERATIVA	1	7	3	0						6	3			4		18	6	
AREA TECNICA	8	5		0						78	29	4	3	24	5	119	37	
AREA OPERATIVA	6	30	13	98	1	31	3	29	8	28	7	36	3	41	2	299	37	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	12	749	61	431	9	1				31	10	5		96	1	1.325	81	
OPERAZIONI DI ROTTA	5	926	89	59						40	3	15		71	2	1.116	94	
Consuntivo 2008	36	1.719	167	589	10	32	3	29	8	183	52	60	6	245	10	2.893	256	
Consuntivo 2008	68	1.744	181	607	15	38	4	28	8	211	68	102	11	832	71	3.331	348	3.331

dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Organico Enav – Previsione 2009

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Mezzo		Nav		Tecnici		Inform.		Anim.		Totale		TOT. OMPL.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
RESIDENTE	1													2		2	0	16
UDIT														9	3	10	3	
REGISTRI C.D.A.														4	2	4	2	
Budget 2009	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	5	16	5	
AMMINISTRATORE DELEGATO	2			1	1					2				15	2	16	2	
CADEM	4	22	12	8	1	6	1			4	1	1		15	2	60	17	
FFARI LEGALI E SOCIETARI	2													11	4	13	4	426
REA AMMINISTRATIVA	7			5	2					4	2	39	4	97	22	152	30	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					3	1			7	1	13	3	
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	2	1	1									1		10	3	14	4	
RELAZIONI ESTERNE	6			0										26	5	32	5	
RISORSE UMANE E QUALITA'	6									10	1	3	1	103	17	122	19	
SICUREZZA DEL LAVORO	1									5	1			2		8	1	
Budget 2009	31	23	13	16	5	6	1	0	0	28	6	44	5	278	56	426	86	
DIRETTORE GENERALE	2													2		4	0	2.858
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1	1		1										3		6	0	
MARKETING E SVILUPPO COMMERCIALE	1	1	1											5		7	1	
SAFETY, VALIDAZIONE E QUALITA'	1	7	3	0						6	3			4		18	6	
TECNICO-OPERATIVA	8	5		0						85	29	4	3	24	5	126	37	
AREA TECNICA	6	22	12	85	1	113	3	26	8	28	7	36	3	43	2	359	36	
AREA OPERATIVA	13	727	61	350	7	1				33	10	5		96	1	1.225	79	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	5	930	95	50						42	3	15		71	2	1.113	100	
OPERAZIONI DI ROTTA	37	1.693	172	486	8	114	3	26	8	194	52	60	6	248	10	2.858	259	
Budget 2009	89	1.716	186	802	13	120	4	26	8	222	58	102	11	641	71	3.300	360	3.300

Stima fornita dalla Società

2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2008 si chiude a 367,3 ml di euro con un incremento di 10,3 ml di euro (+2,9%) rispetto al 2007 che era stato consuntivato a 357,0 ml di euro.

Le cause di tale incremento possono riassumersi come segue:

- **Stipendi ed altri assegni fissi**

Si è passati da 183,86 ml di euro a 203,61 ml di euro (+19,75 ml di euro pari al 10,7%). Tale aumento, oltre alla crescita fisiologica, è da attribuirsi 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).

- **Premio di risultato non dirigente**

La diminuzione del valore da 21,89 a 15,49 ml di euro (-6,40 ml di euro pari a -29,2%) è dovuta alla riduzione della quota variabile del premio di risultato che è stata stimata in considerazione dell'aumento delle UdS commerciali pari a 0,39% ed all'introduzione di una nuova variabile correlata a parametri di qualità.

Non esistono al momento criteri per la determinazione della parte variabile del premio di risultato essendo scaduto l'accordo del 10 aprile 2004.

- **Accantonamento TFR**

Incremento fisiologico dovuto agli incrementi della base imponibile.

- **Compensi ore aggiuntive**

Il numero totale di ore aggiuntive nel 2008 è stato di circa 350.000 contro le 510.000 del 2007. Di conseguenza, il valore consuntivato è stato di 18,8 ml di euro a fronte di 27,2 ml di euro per il 2007 (-8,4 ml di euro pari al -30,9%). Lo scostamento è motivato dall'innalzamento a 136 ore dell'orario mensile del personale operativo (CTA + 16 ORE, EAV e Meteo + 8 ore).

- **Altre indennità**

Nell'anno 2008 si è avuta una festività coincidente in più rispetto al 2007 e, pertanto il valore consuntivato è stato di 1,3 ml di euro con un incremento di 0,6 ml di euro rispetto l'anno precedente (+97,8) che aveva chiuso a 0,7 ml di euro.

Risulta, inoltre un minor ricorso all'istituto "posticipo ferie" che ha determinato un calo di circa 0,8 ml di euro portando il consuntivo da 1,3 ml di euro a 0,5 ml di euro nel 2008 (-61,5%).

Nel complesso, le "Altre Indennità" hanno registrato una diminuzione di 0,3 ml di euro (-1,25%) passando da 2,4 ml di euro del 2007 a 2,1 ml di euro del 2008.

- **Oneri sociali**

L'incremento degli oneri è dovuto all'aumento della base imponibile che ha portato ad un consuntivo per il 2008 di 81,4 ml di euro a fronte di 80,0 ml di euro per il 2007 (+1,4 ml di euro pari all'1,75%).

Consuntivo costi del personale

DESCRIZIONE	Consuntivo 2007	Consuntivo 2008	DELTA 2008/2007
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	183.857.288,68	203.613.376,37	19.756.087,69
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	1.852.698,63	1.541.428,44	-311.270,19
Disponibilità	347.793,36	278.607,88	-69.185,48
Indennità per trasferimenti	678.035,86	641.886,46	-36.149,40
Indennità per Trasferimenti temporanei	387.334,86	84.215,78	-303.119,08
Permessi e RFS	148.865,31	120.248,22	-28.617,09
Maggiorazioni per lavoro in turno	14.893.531,04	15.219.357,83	325.826,79
Festività coincidenti	747.555,57	1.275.615,98	528.060,41
Altre indennità	1.317.497,38	523.533,00	-793.964,38
Compensi ore aggiuntive	27.230.228,03	18.839.365,17	-8.390.862,86
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	1.513.160,35	1.694.468,45	181.308,10
Premio di risultato non dirigente	20.374.583,00	13.796.000,00	-6.578.583,00
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	1.096.037,40	1.249.455,62	153.418,22
Missioni estere	137.281,00	140.750,00	3.469,00
Missioni addestrative	63.367,34	75.474,00	12.106,66
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accantonamento RFS e ferie maturate e non godute	1.859.300,80	1.780.946,97	-78.353,83
Accant. dirigenti RFS e ferie maturate e non godute	129.878,51	185.709,06	55.830,55
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	513.058,47	378.249,74	-134.808,73
Contrib. dirigenti RFS e ferie maturate e non godute	31.248,77	44.347,32	13.098,55
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale	3.906.577,54	3.874.263,61	-32.313,93
Assicurazione del personale dirigente		133.625,13	133.625,13
Oneri previdenziali ed assicurativi	73.464.465,67	72.756.613,72	-707.851,95
Oneri previd. INAIL	2.082.360,40	2.197.050,34	114.689,94
Contributi al fondo di previdenza complementare	3.912.891,05	6.002.697,98	2.089.806,93
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	10.587.465,88	12.527.294,01	1.939.828,13
Accantonamento dirigenti TFR	610.683,88	615.644,39	4.960,51
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			
Incentivo all'esodo	3.592.940,04	6.394.794,24	2.801.854,20
Altri costi del personale	39.755,82	56.628,69	16.872,87
Borse di studio e rimborsi	1.629.201,11	1.283.243,31	-345.957,80
Equo indennizzo	5.699,33	14.011,28	8.311,95
TOTALE	357.010.785,08	367.338.902,99	10.328.117,91

Il costo medio del personale risulta per il 2007 pari ad € 107.887, mentre per il 2008 risulta di € 109.425.

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.

3. Il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro

Il 20 giugno 2008 è stato sottoscritto con le organizzazioni sindacali di categoria, l'accordo di rinnovo del contratto collettivo di lavoro, scaduto il 31 dicembre 2007.

La componente autonoma del sindacato ha ritenuto di non sottoscrivere il contratto.

Il 24 giugno 2008 l'accordo di rinnovo contrattuale è stato sottoscritto 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.

Sin dall'inizio della trattativa, ENAV ha dimostrato disponibilità a miglioramenti retributivi e normativi, purché direttamente collegati a recuperi di efficienza e produttività posti come base dello sviluppo aziendale.

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.

Nel merito dell'intesa, l'impianto di rinnovo è caratterizzato da un accentuato arricchimento degli aspetti professionali per tutte le categorie.

Di rilievo è altresì il consolidamento all'interno dell'orario di lavoro dei tempi necessari alla erogazione della formazione, in modo particolare, per le categorie del personale operativo, dove l'esigenza di costante aggiornamento professionale risulta essenziale per la garanzia della sicurezza e per il mantenimento di elevati standard di efficienza dei servizi resi.

Con la sottoscrizione dell'accordo, le organizzazioni sindacali firmatarie si sono 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.

Incrementi economici a regime:

Anno	2008	2009	2010	2011	
M.ni	+7,150	+5,000	+1,7000	+0,300	totale +14,100

4. Le relazioni industriali

L'anno 2008 è stato caratterizzato da un costante confronto con il sindacato, che ha avuto inizio con le trattative per il rinnovo del contratto (scaduto il 31.12.2007) e che ha visto almeno sino al momento della firma dell'accordo di rinnovo, avvenuta il 20 giugno 2008, la partecipazione di tutte le organizzazioni sindacali presenti in ENAV.

Nella fase finale della trattativa, la componente autonoma del sindacato ha ritenuto di non firmare l'accordo di rinnovo contrattuale.

La mancata partecipazione è stata dall'Azienda ricondotta alla insostenibilità delle richieste economiche avanzate da tali organizzazioni.

Sempre sul tema del contratto, la restante parte dell'anno ha visto la società impegnata in un duplice impegno sindacale rappresentato, da una parte, dal proseguimento del confronto con le organizzazioni sindacali firmatarie (CGIL, CISL, UILT, UGL-T, CISAL-AV, Assivolo Quadri, U.P., ANPAC, COBAS e SACTA) e dall'altra dal tentativo di recupero delle organizzazioni sindacali autonome non firmatarie (LICTA, ANPCAT, CILA-AV e USSPI).

Per quanto riguarda i rapporti con la componente autonoma del sindacato, subito dopo la firma del contratto, al fine di una virtuosa ricomposizione del quadro sindacale interno, ENAV ha ripetutamente incontrato tali organizzazioni, per individuare congiuntamente eventuali possibilità di "rientro". Tuttavia, neanche su tali nuove basi di trattativa è stato possibile pervenire ad esiti positivi e, d'intesa con il ministero dei trasporti, si è definitivamente conclusa tale ulteriore ipotesi di accordo.

Diverso è stato l'esito del confronto 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 rappresentata nell'occasione dai massimi vertici aziendali.

L'assenza per troppi anni di un'impalcatura contrattuale organica e completa ha rappresentato un'anomalia che non poteva continuare a protrarsi.

Va rilevato il comportamento delle organizzazioni sindacali firmatarie che, anche alla luce dell'impegno rilasciato ad astenersi da conflitti sulle materie oggetto del contratto, ha determinato per l'anno 2008 l'assenza di qualsiasi azione di sciopero di carattere nazionale.

In proposito, vanno, invece, registrati alcuni scioperi a livello locale, proclamati subito dopo la firma del contratto da parte della componente autonoma del sindacato, che non hanno avuto, comunque, secondo l'Ente 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.

Si segnala, infine, l'avvio del progetto di riorganizzazione aziendale del servizio d'informazioni aeronautiche.

A tal fine, nel corso del mese di giugno 2009, è stato sottoscritto un protocollo d'intenti con tutte le organizzazioni sindacali presenti in ENAV per condividere le finalità del processo che vedrà, nell'arco di un triennio, la totale automazione del servizio d'informazioni aeronautiche.

Per il raggiungimento di tale obiettivo sono state condivise con il sindacato tutta una serie di misure a tutela della categoria interessata (personale EAV) che vanno dalla riqualificazione professionale alla mobilità geografica e alla incentivazione all'esodo.

5. La formazione e l'Academy di Forlì

Il Centro di Formazione Academy di Forlì rappresenta oggi una struttura specialistica, unica nel suo genere in Europa, apprezzata anche dai 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*).

Inoltre, come detto, nel 2009 dieci controllori del traffico aereo italiani hanno preso servizio, su richiesta della DFS, *service provider* tedesco, presso il Centro di Controllo d'Area di Karlsruhe (Germania) a supporto della linea operativa tedesca per la gestione dello spazio aereo. Al riguardo, si è espresso il ministro vigilante dando pubblicamente atto come ancora una volta i controllori di volo di Enav abbiano ricevuto un importante riconoscimento internazionale a testimonianza della loro professionalità e a dimostrazione delle grandi potenzialità possedute dall'Italia nel settore.

La vendita di servizi formativi da parte di Academy a soggetti terzi si è consolidata nel 2008, dopo alcune occasionali attività negli anni precedenti. Per far fronte a un crescente volume di attività, nel corso del 2008 si è proceduto alla definizione delle necessarie procedure operative ed amministrative che hanno portato nel 2009 ad ottenere dal certificatore DNV l'estensione di scopo della certificazione ISO 9001 relativa ad ANS-Training.

Le dotazioni tecnologiche della struttura ENAV di Forlì, che si sviluppa su una superficie di oltre 8 mila mq e consente di accogliere fino a 200 corsisti, sono tra le più avanzate d'Europa: 2 simulatori radar da 12 suite per 24 posizioni, 8 simulatori di Torre 3D di 270° e un simulatore di volo CRJ certificato, nonché 20 posizioni di simulatore di torre e di radar per auto-apprendimento (*part task trainer*). Tutti i

sistemi di simulazione sono in grado di rappresentare ogni scenario operativo aeroportuale e/o di area/terminale.

Inoltre, ENAV, nonostante il periodo di profonda crisi attraversato dal settore del trasporto aereo, continua ad esplorare nuove opportunità relative alla formazione. Tra queste, si pone la Summer School in Aviation Management, organizzata a maggio 2009 in collaborazione con la II facoltà di ingegneria dell'università di Bologna e con altre realtà locali, con l'obiettivo di realizzare, con il patrocinio di ENAC, un'iniziativa di alta formazione per l'integrazione delle competenze dei principali attori del trasporto aereo italiano.

Le ore di formazione erogate

Le ore di formazione complessivamente erogate durante il 2008 sono state 279.791, di cui 217.319 per formazione tecnico operativa, 41.840 per l'inglese operativo, 20.632 per la formazione manageriale e tecnico-amministrativa.

Viene notevolmente incrementata la quantità delle ore di formazione erogate da Academy (+14,8%) che continua a rappresentare un importante investimento sulle risorse umane di ENAV.

Nello specifico, nel corso del 2008, sono state sviluppate le seguenti attività addestrative e formative:

ADDESTRAMENTO TECNICO-OPERATIVO NEL 2008

- Addestramento di Inserimento. sono stati avviati ai corsi di inserimento 52 nuovi studenti, si sono diplomati 50 allievi e sono stati realizzati progetti formativi finalizzati all'utilizzo dei Simulatori Radar e Torre che hanno interessato altri 23 allievi (Pseudo-pilots).

- Addestramento di Specializzazione e Aggiornamento. Sono stati realizzati 6 corsi di specializzazione radar ACC per 96 allievi, 1 corso di specializzazione radar di avvicinamento per 18 allievi, sono stati attivati altri 2 corsi di specializzazione radar ACC per 32 allievi che si sono conclusi nel 2009. Sono stati effettuati 9 corsi di formazione continua per 132 allievi, sessioni di Recurrent Training e TRM sugli aeroporti di Olbia, Palermo e Bari per 36 allievi, nuovi percorsi formativi "CAD 8" e "PANS OPS" per 30 allievi.

- Corsi per stranieri: 3 OJTI per 24 allievi, 1 APS/RAD per 10 allievi, 1 ACS/RAD per 8 allievi, 6 seminari per VVFF, società gestione aeroportuale, Istituti Tecnici Aeronautici per 63 allievi.

- Lingua Inglese. È stato acquisito ed approvato da ENAC il test di verifica di livello 4 ICAO ed erogato a tutti i controllori operativi e, per il mantenimento delle competenze linguistiche, è stato predisposto apposito corso e-learning da erogare al personale CTA.

- Addestramento di Inserimento per Meteorologi. È stato avviato nel corso del 2008 un programma di formazione avanzata per un gruppo di sei allievi presso la più importante struttura formativa del settore. I candidati, dotati di adeguata preparazione generale (selezionati tra laureati in fisica e matematica) e specifica di base (corsi iniziali di specializzazione in meteorologia), potranno acquisire conoscenze di alto profilo, conseguendo una certificazione di livello internazionale tra le più significative e considerate della meteorologia aeronautica.

ADDESTRAMENTO TECNICO-OPERATIVO NEL 2009

- Addestramento di inserimento; sono stati avviati 56 nuovi studenti e diplomati 37 allievi.

- Addestramento di specializzazione e aggiornamento: 1 corso di specializzazione radar di aeroporto per 6 allievi, 2 corsi di specializzazione radar ACC per 32 allievi; si sono conclusi 2 corsi di specializzazione Radar Acc iniziati nel 2008 per 32 allievi. Sono in via di realizzazione nr. 10 interventi formativi per tecnici Techno Sky che interesseranno 144 allievi. Sono stati pianificati 5 corsi di formazione continua per 56 allievi, 5 corsi TRM (3 Palermo e 2 Urbe), 3 seminari VVFF, Istituti tecnici Aeronautici, Aeroclub per 32 allievi, 1 Corso di specializzazione torre avvicinamento procedurale per 13 allievi stranieri.

- Corsi di Meteorologia: 1 corso istruttori AMO per 10 allievi, 4 corsi AMO per 42 allievi.

FORMAZIONE MANAGERIALE E TECNICO AMMINISTRATIVA

Nel 2008 sono state realizzate oltre 2.000 partecipazioni agli interventi formativi offerti. sono state erogate complessivamente oltre 20.500 ore, con un costo totale pari a 358.000 euro. Il risultato del contenimento del costo orario a

circa 17,5 euro è stato reso possibile dall'opzione di utilizzare al massimo le risorse interne, in particolare per i seminari e per la formazione informatica.

Positivo risulta anche il dato relativo al gradimento, se si considerano i *feed back* degli oltre 1500 questionari anonimi somministrati. È stato dato particolare impulso alla formazione in modalità e-learning con riferimento specifico alle tematiche "obbligatorie" quali il d.lgs. n. 81/2008 in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro ed il d.lgs. n. 196/2003 relativo alla privacy.

Nel 2009, oltre a consolidare i risultati di qualità ed efficienza, l'azienda si è impegnata a realizzare le condizioni per accedere alla formazione finanziata.

I COSTI

L'attività sopra descritta è stata realizzata con un costo complessivo di 14.368.000 euro di cui 1.432.000 euro per costi di esercizio, 7.340.000 euro per costi del personale, 3.851.000 euro per costi di ammortamenti, 2.144.000 euro per costi diretti di formazione, il tutto compensato da 398.000 euro per ricavi da vendita diretta di formazione a terzi. Il costo totale, a fronte di una maggiore erogazione di ore di formazione (+14,8%), risulta essere leggermente inferiore (-2,55%) a quanto consuntivato nel 2007. Dall'esame dei costi si desume quanto segue:

- 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;

- il completamento degli investimenti effettuati negli anni precedenti sulle tecnologie di simulazione ha comportato un aumento dei costi di ammortamento nell'ordine del 3.3% pari a 122.000 euro;

- l'incremento dei costi diretti di formazione, pari a 330.000 euro, deriva sia da un maggior utilizzo di docenti esterni che dall'incremento dell'attività formativa esterna ed in particolare dall'avvio di un programma di formazione avanzata presso l'Istituto annesso al Centro Mondiale ICAO di Previsioni Meteorologiche di Exeter (UK), la più importante struttura formativa di Meteorologia, con conseguimento della certificazione di livello internazionale tra le più significative e considerate della meteorologia aeronautica;

- 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.

E) L'ATTIVITÀ NEGOZIALE

1. Il nuovo codice dei contratti pubblici ed il regolamento interno di ENAV per le attività negoziali

Come già osservato nella precedente relazione, ENAV ha adottato un proprio Regolamento interno attuativo del "Codice dei Contratti Pubblici" (d.lgs. n. 163/2006), in ordine al quale ci si limita ad alcune sintetiche considerazioni.

- a) sia con riguardo al profilo soggettivo che a quello oggettivo, ENAV rientra nell'ambito di applicazione della disciplina su c.d. settori speciali, per l'affidamento degli appalti funzionali ai propri scopi istituzionali (in base alle indicazioni della giurisprudenza debbono ritenersi tali i contratti la cui conclusione si ponga in rapporto di strumentalità con le attività di competenza degli enti, non essendo, invece, a tal fine necessaria una stretta correlazione tra i contratti oggetto di affidamento e le attività istituzionali degli stessi).

In ragione di tale ricostruzione:

- i) ENAV è tenuta ad applicare la disciplina cogente sui settori speciali per tutti i contratti di appalti di lavori, forniture e servizi a rilevanza comunitaria (di importo, cioè, pari o superiore ad euro 5.278.000, per i primi e di importo pari o superiore ad euro 422.000, per gli altri);
- ii) ENAV, in base al disposto dell'art. 238 comma 7, d.lgs. 163/2006 per i contratti a rilevanza nazionale (d'importo inferiore a quelli suindicati), applica la disciplina stabilita dal proprio regolamento, fermo l'obbligatorio rispetto dei principi fondamentali del Trattato UE (concorrenza, trasparenza, non discriminazione, ecc);
- iii) ENAV, per quanto attiene la concessione dei c.d. contratti attivi, è obbligata ad ispirare la propria attività a criteri di economicità, trasparenza e non discriminazione, che impongono agli amministratori di ottenere la massima valorizzazione economica della eventuale cessione di un bene a soggetti terzi.

Ciò premesso, la redazione del Regolamento è stata ispirata agli obiettivi di:

- assicurare il massimo livello di trasparenza nella scelta del contraente;
- armonizzare le esigenze di massima economicità e obiettività nelle scelte;
- evitare irragionevoli rigidità nell'attività di ENAV e delle società, garantendo adeguati margini di flessibilità, in coerenza con la disciplina vigente a tutela dei fondamentali obiettivi di sicurezza, che la società è tenuta a garantire;

- assicurare un adeguato livello di omogeneità dell'operato degli Uffici e della società nelle fasi di scelta del contraente, anche per la conclusione dei contratti per i quali manchino norme cogenti.

2. Le procedure di aggiudicazione

Nell'esercizio finanziario 2008 è continuato, in linea con le indicazioni espresse dalla Corte dei Conti, il trend del maggior ricorso alle gare (procedure ristrette, aperte, in economica e telematiche) con un costante utilizzo dello strumento dell'affidamento *in house* alla società controllata Techno Sky, relativamente ad attività inerenti il *core business* aziendale. Entrambi questi fattori continuano a favorire un minor ricorso alle procedure negoziate, in linea con i principi del d.lgs. 163 del 2006 e con le disposizioni del predetto regolamento negoziale interno.

Nelle tabelle seguenti è riportata la suddivisione dei contratti stipulati nell'anno 2008 tra le varie tipologie di procedure di acquisto, per quanto riguarda sia gli acquisti della Sede centrale sia quelli effettuati dalle sedi decentrate.

Tipo Procedura	% sul complessivo
GARA EUROPEA - Procedura Aperta / Ristretta	12.49%
APPALTO IN HOUSE	16.75%
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	1.30%
GARE ELETTRONICHE - E.MARKET PLACE	0.07%
ACCORDO QUADRO	6.85%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	55.86%
ATTO DI VARIAZIONE	5.99%
CONVENZIONE	0.35%
RATIFICA	0.35%
Totale complessivo	100.00%

TAB 1 - Sede centrale
Dati forniti dalla Società

Tipologia Procedura	% sul complessivo
Gara informale in economia	33.26%
Procedura Negoziata Singola	27.04%
Ratifica	39.70%
TOT	100.00%

TAB 2 - Sedi decentrate
Dati forniti dalla Società

In proposito, nonostante il maggior numero di contratti stipulati nel corso del 2008, la riorganizzazione della funzione Acquisti in settori di riferimento merceologico ha comportato un efficientamento delle procedure e delle tempistiche di lavorazione. In particolare, il trend di lavorazione delle procedure di affidamento (nr. contratti stipulati per mese) mostra, rispetto al periodo precedente, un andamento più costante durante l'arco dell'anno stesso, senza un picco eccessivo negli ultimi mesi di lavorazione.

3. Altre attività svolte

Nel corso dell'anno sono stati pubblicati i nuovi format contrattuali, in relazione sia alla normale "manutenzione" periodica sia, soprattutto, in relazione ai cambiamenti introdotti dalle recenti disposizioni normative. Tali format sono stati indirizzati a tutte le funzioni aziendali ed hanno come ambito di applicazione tutte le attività relative agli acquisti di importo uguale o inferiore ai 145.000,00 (centoquarantacinquemila) euro.

Ogni format, rappresenta uno "schema di riferimento" che andrà poi adattato dagli utenti in relazione alle specifiche esigenze tipiche delle diverse tipologie contrattuali ad esempio arricchendolo con particolari clausole merceologiche (es. acquisti specifici quali gli incarichi tecnici) o viceversa semplificandolo per acquisti di routine e di modesto importo.

È stata altresì pubblicata, secondo gli standard di qualità aziendale, la nuova procedura per la rivalutazione dei fornitori, che ha visto avviare il primo processo di valutazione nel corso del secondo semestre dell'anno. La procedura descrive le fasi principali che costituiscono il processo di valutazione, dalla fase di avvio alla valutazione finale del fornitore, per definire un sistema di monitoraggio periodico delle prestazioni rese ad ENAV dai soggetti affidatari.

La valutazione è espressa a seguito della rilevazione sistematica dell'efficacia, dell'efficienza e della qualità di quanto abbia eseguito o stia eseguendo l'affidatario, per portare a compimento le attività correlate alla fornitura di beni, lavori o servizi commissionatagli, attraverso la compilazione di un apposito modello di valutazione.

Per ciascun contratto il modello di valutazione produrrà un giudizio di sintesi su Capacità Operativa e Affidabilità (COA) del fornitore, espresso come media aritmetica degli indicatori previsti nel modello di valutazione; l'area di valutazione investe, dunque, sia dal punto di vista soggettivo che oggettivo, la struttura utilizzata dall'affidatario per la realizzazione delle attività.

La valutazione delle *performance* del fornitore è svolta con ricorrenza annuale, prevalentemente nel secondo semestre di ogni anno ed è da intendersi come una valutazione annuale. Il processo, che dal momento del suo avvio deve concludersi entro due mesi, coinvolge:

- tutti i lavori/forniture chiusi negli ultimi dodici mesi di riferimento;
- tutti i lavori/forniture che risultano essere in corso da almeno sei mesi dalla data di valutazione.

Inoltre, anche per l'anno 2008 è proseguita l'attività per la realizzazione di un sistema di gestione per la qualità, in conformità ai requisiti della norma UNI EN ISO 9001:2000.

Sono stati posti in evidenza determinati obiettivi, definiti strategici per lo sviluppo societario, ed in particolare:

- accrescere i livelli di qualità dei servizi forniti;
- perseguire ogni possibile miglioramento della efficienza e della efficacia dei processi societari;
- promuovere la crescita professionale delle risorse umane, attraverso la formazione continua e lo sviluppo di adeguate dinamiche di lavoro individuale e di gruppo;
- sviluppare la cooperazione con le istituzioni nazionali ed internazionali del settore;
- massimizzare la creazione di "Valore Pubblico" per tutti gli *stakeholder*, tramite una gestione orientata alle migliori *performance*, in condizioni di sostenibilità economico-finanziaria;
- incoraggiare l'adozione di comportamenti orientati a correttezza e trasparenza;

F) L'ATTIVITÀ DELLE CONTROLLATE

1. Techno Sky S.r.l.

Techno Sky è la società *in house* di ENAV S.p.A. che dal 1° gennaio 2007 svolge per la sua Controllante le attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo.

La missione di Techno Sky è dunque quella di concorrere alla realizzazione della missione istituzionale di ENAV di garantire la sicurezza, la puntualità e l'economicità del traffico aereo attraverso il mantenimento e lo sviluppo della funzionalità delle infrastrutture tecniche al minimo costo di esercizio.

Nella precedente relazione la Corte ha esaminato il primo anno di attività di Techno Sky, caratterizzato dal delicato processo di transizione e conclusosi con il miglioramento, dei livelli di sicurezza richiesti. Peraltro, nel 2007 è stato anche completato il processo di societarizzazione, con raggiungimento di autonomia, organizzazione ed identità propri a partire da quello che era un semplice ramo di una complessa ed articolata azienda.

Il 2008 rappresenta invece il primo anno di attuazione del piano industriale di Techno Sky, con l'avvio delle attività di sviluppo economico, tecnico ed organizzativo in esso previste. Infatti, ad inizio 2008 è stato approvato il primo piano industriale della società, relativo al quinquennio 2008-2012, che definisce il posizionamento delle attività istituzionali e di *business* di Techno Sky e sviluppa le azioni e le risorse necessarie per l'attuazione delle strategie assunte.

Il piano industriale in questione risulta ancorato sui motivi strategici già posti a base dell'acquisizione e pertanto la sua positiva attuazione costituisce la riprova della validità della scelta operata da ENAV, nonché della correttezza e della completezza dei processi organizzativi effettuati nel corso del 2007.

Ed in effetti l'analisi della gestione 2008, e dei suoi indicatori tecnici ed economici, documenta il raggiungimento dei vantaggi pianificati da ENAV e precisamente:

- l'ulteriore incremento della sicurezza e della regolarità del traffico aereo derivante dal miglioramento di tutti i parametri tecnici di disponibilità ed affidabilità degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo;
- l'impatto favorevole sui costi di esercizio, e quindi la ricaduta - anche prospettica - sul contenimento delle tariffe, derivante dall'allargamento significativo del perimetro di attività a parità di costi per ENAV;

- il notevole sviluppo di fatturato sul mercato terzo che, oltre a testimoniare l'eccellenza e la competitività delle capacità di Techno Sky, contribuisce al sostegno dei costi generali e quindi ancora al contenimento delle tariffe;
- l'avvio coordinato delle innovazioni tecnologiche ed organizzative nei processi di presidio e manutenzione degli impianti, con prospettive di ulteriori significative riduzioni dei costi per ENAV;
- l'integrazione di Techno Sky, quale componente tecnica, nei processi di approvvigionamento da parte ENAV di impianti ed opere civili;
- l'avvio di azioni di gruppo, con Techno Sky a supporto di ENAV, negli scenari internazionali e nei grandi programmi europei.

Le caratteristiche principali del piano industriale di Techno Sky possono essere così riassunte:

- sviluppo dimensionale forte e costante;
- rilevante differenziazione di mercato (per e con ENAV e mercato diretto) e di prodotto (ingegneria di sistema, produzione software);
- forte innovazione nelle attività tradizionali, in termini di nuovo modo di fare la manutenzione.

Malgrado le ripercussioni della congiuntura economica negativa internazionale e della crisi del settore aereo, i risultati conseguiti da Techno Sky nell'anno 2008 dimostrano la validità del piano, sia nei suoi presupposti strategici fondamentali che nelle sue linee attuative.

In linea con il piano appaiono, in particolare, i risultati conseguiti sul fronte della differenziazione di mercato/prodotto, di modifica del mix di business e di attivazione delle nuove modalità manutentive.

Nel corso del 2008, coerentemente con gli obiettivi del piano industriale ed al fine di proseguire il percorso di efficientamento ed omogeneizzazione di gruppo dell'organizzazione aziendale, è stata definita ed attivata una nuova macrostruttura.

In proposito, a partire dalla seconda metà del 2008 si è dato avvio al processo di ristrutturazione organizzativa di Techno Sky, con l'obiettivo di adeguare l'organizzazione alle linee strategiche stabilite dal vertice, secondo il binomio "strategia-struttura", perseguendo al contempo finalità di razionalizzazione ed ottimizzazione.

Pertanto, a seguito di un apposito studio, nel 2008 è stata ridefinita la macrostruttura organizzativa aziendale, che è stata approvata dal consiglio di amministrazione e successivamente implementata nel mese di luglio.

Un'altra linea di cambiamento, oltre a quelle derivanti dalle strategie, utilizzate nel ridefinire la macrostruttura, ed anche nei successivi interventi di ottimizzazione e manutenzione organizzativa, è stata quella di omogeneità rispetto alla struttura organizzativa della controllante ENAV (laddove utile od opportuno), nell'ottica di adottare soluzioni organizzative già studiate e sperimentate oppure di creare le basi per sinergie ed ottimizzazioni infra-gruppo.

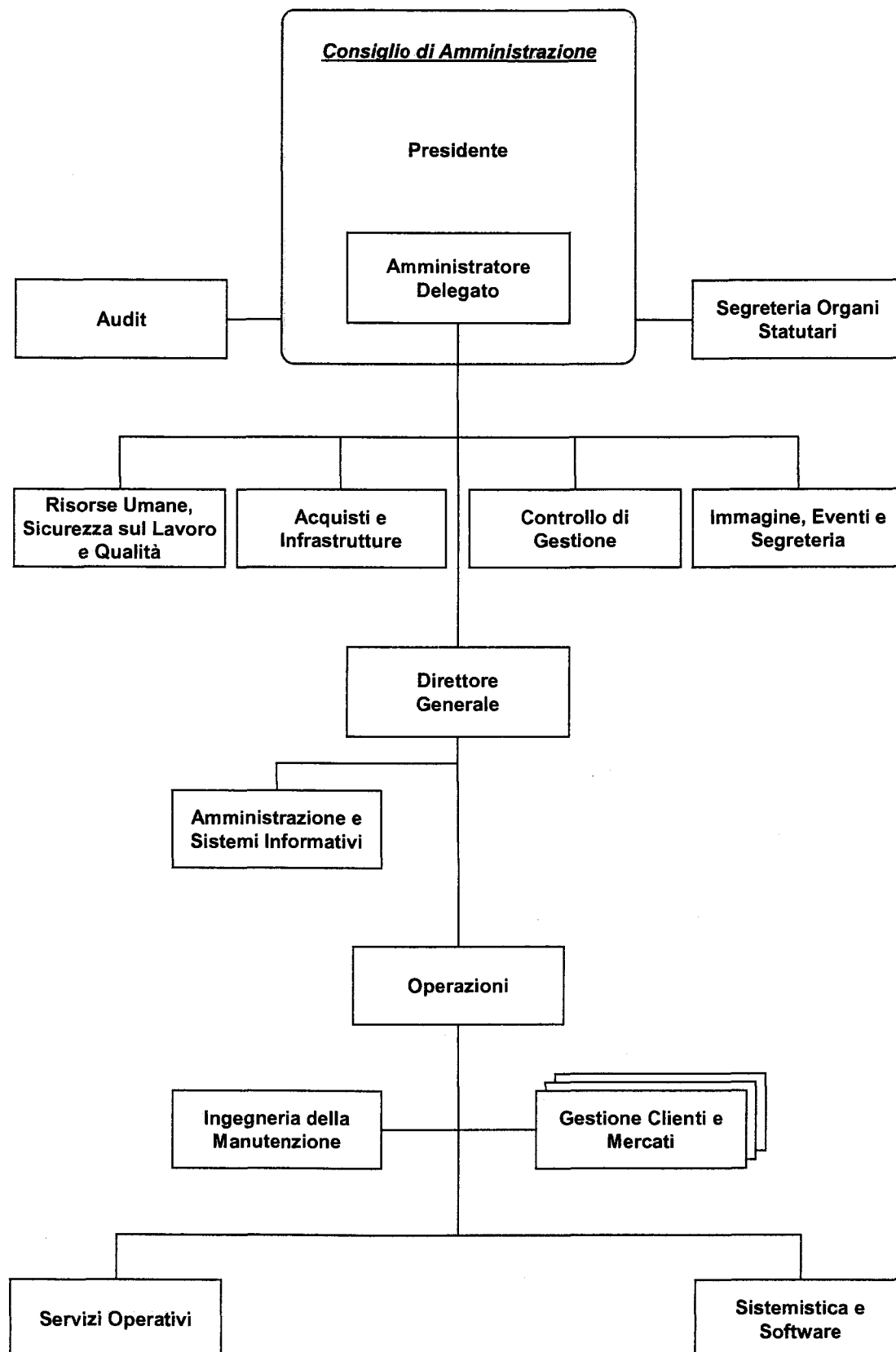
In tal senso, uno dei primi e principali interventi organizzativi effettuati nel 2009 è stato orientato da criteri di omogeneità tra ENAV e Techno Sky: infatti, nel riorganizzare la funzione aziendale responsabile delle risorse umane, le attività relative alla gestione della qualità di Techno Sky sono state fatte confluire all'interno della medesima funzione, in analogia alla configurazione organizzativa di ENAV.

Nel 2009, la macrostruttura è stata ridefinita in maniera significativa. In particolare, sono state poste alle dirette dipendenze dell'amministratore delegato le funzioni aziendali di staff in precedenza poste in direzione generale, ad eccezione della funzione che gestisce l'amministrazione ed i sistemi informativi gestionali.

Le competenze organizzative in materia di acquisti ed infrastrutture nonché in materia di controllo di gestione sono state riorganizzate in due apposite funzioni di diretto riporto dell'amministratore delegato (tali competenze, in precedenza, erano inglobate in altre strutture).

Infine, ad ottobre 2009 è stato nominato il direttore generale di Techno Sky, carica fino a quel momento rivestita dallo stesso amministratore delegato.

Di seguito si riporta la macrostruttura di Techno Sky al 31 ottobre 2009.

Macrostruttura TECHNO SKY al 31/10/2009

In virtù della natura di società *"in house"* di Techno Sky, nel corso del 2008 sono proseguite le iniziative di coordinamento tra le due società.

A supporto dell'operatività aziendale e dello sviluppo del *business*, e secondo le previsioni della normativa vigente, nel 2008 è stata superata con successo la verifica di mantenimento della certificazione UNI EN ISO 9001 per la progettazione ed esecuzione dei servizi di logistica. È stata inoltre rinnovata la certificazione del Centro Metrologico, precedentemente sospesa per il mutamento societario ed il trasloco del centro stesso.

Infine, in previsione dello sviluppo delle attività aziendali sul mercato difesa, è stato avviato l'iter per ottenere la certificazione di qualità AQAP, necessaria per operare con il ministero della difesa.

L'attività commerciale svolta nel corso del 2008 ha conseguito un risultato molto positivo e rappresenta uno degli indicatori più significativi delle prospettive di sviluppo economico dell'azienda. Nonostante le grandi difficoltà incontrate sul mercato, in particolar modo per effetto della crisi degli operatori del settore aeroportuale, si è registrato un incremento del 50%, rispetto al 2007, della produzione verso terzi.

Anche nel 2008 è proseguito il trend positivo, già riscontrato nel 2007, per i risultati tecnici conseguiti sia dall'attività di manutenzione *hardware* che dall'attività di manutenzione *software*.

Sotto il profilo tecnico, inteso come miglioramento misurabile delle prestazioni (profilo che, come noto, è direttamente connesso con la sicurezza del volo), si possono analizzare separatamente i due valori riferiti alle cosiddette attività manutentive *hardware* e *software*.

Il risultato tecnico nella manutenzione *hardware* denota un miglioramento della prestazione globale fornita.

L'indicatore contrattuale di misura dell'efficacia delle prestazioni di Techno Sky è la disponibilità funzionale di sistema (DFS), divisa per tipologia di impianti (gruppo A, B, C) in funzione della loro indispensabilità dell'esercizio operativo.

I valori misurati, espressi in minuti, indicano il tempo di fermo operativo totale nel periodo di osservazione degli impianti e forniscono il grado di raggiungimento dell'obiettivo contrattuale.

Nell'anno 2008, come per il 2007, l'indicatore è risultato pari al massimo ottenibile (indisponibilità tecnico funzionale pari a 0) e, quindi, per misurare differenze di efficienza dell'esercizio 2008 rispetto al 2007, sono stati utilizzati due

ulteriori indicatori di tipo tecnico (riferiti ad eventi che non hanno comportato fermi operativi) e cioè il numero totale di avarie ed il tempo medio di ripristino avarie.

Il numero di avarie è risultato pari a 1569, contro le 1925 del 2007, con una riduzione quindi del 19%; si è altresì ridotto del 32% il tempo medio di ripristino della singola avaria (da 241 minuti a 165 minuti).

La riduzione del numero di avarie indica l'efficacia delle attività di manutenzione preventiva, mentre la riduzione del tempo medio di ripristino indica l'efficienza dell'organizzazione in occasione del verificarsi di avarie.

La manutenzione *software* dei sistemi ATC ha viceversa visto una crescita considerevole, in termini sia qualitativi che quantitativi, della manutenzione evolutiva rispetto alla correttiva, determinando, in tal modo, un'importante creazione di valore per ENAV. Nonostante la maggiore complessità degli interventi eseguiti, si è riusciti a contenere l'incremento dei tempi di lavorazione medi.

Nel corso dell'anno sono state, inoltre, avviate e portate a termine le attività di analisi, progettazione e produzione del nuovo piano di manutenzione, secondo i criteri dettati dal regolamento europeo CE 2096/2005.

L'applicazione del nuovo piano di manutenzione ha già avuto inizio con successo.

Positivi si presentano i risultati economici che continuano ad evidenziare, come nell'anno precedente, importanti risparmi di costi per la controllante ENAV.

A gennaio 2009 è stato rinnovato il contratto di servizio con ENAV per la manutenzione e gestione tecnica degli impianti di assistenza al volo, per gli anni 2009, 2010 e 2011, mantenendo costante il corrispettivo annuo fisso rispetto al passato, pari cioè a 61 milioni di euro.

Mantenere il prezzo fisso e fermo per un periodo di 5 anni (dal 2007 al 2011), pur in presenza di un continuo allargamento del perimetro, di un progressivo, ma costante, miglioramento della qualità tecnica del servizio, nonché di una significativa crescita dei costi, determina significativi contenimenti di spese per Techno Sky e, di riflesso, importanti risparmi per ENAV.

La società ha potuto conseguire risultati positivi, nonostante i ricavi fissi di questo contratto, grazie ad un'attività di efficientamento dei costi e di sviluppo del business sul mercato terzo che ha consentito di recuperare e bilanciare l'incremento verificatosi sul costo del lavoro e sui costi esterni.

La principale risorsa di Techno Sky è costituita dal *know how* e dalla professionalità del personale aziendale. Pertanto, pur in presenza di difficoltà congiunturali, nel corso dell'esercizio 2008 è proseguito, in accordo con gli indirizzi

della controllante, l'importante sviluppo delle attività di formazione e di addestramento, avviato già nel 2007.

Nel corso del 2008 si sono svolti corsi di carattere tecnico per un totale di più di 13.000 ore (8000 nel 2007) e corsi di formazione professionale per un totale di circa 9.000 ore. A questi devono aggiungersi i corsi in materia di qualità, di sicurezza sul lavoro (oltre 5.600 ore, rispetto alle 3.000 ore del 2007) e di prevenzione dei reati (d.lgs. n. 231/2001).

Il bilancio al 31 dicembre 2008 presenta un utile d'esercizio di euro migliaia 640 (38 nel 2007) ed un valore della produzione pari a 74.5 milioni di euro (68.2 nel 2007).

Il patrimonio netto di Techno Sky si attesta a 3.7 milioni di euro (3.1 nel 2007).

I ricavi del periodo, coerentemente con la natura *in house* della società, si riferiscono per circa il 93% a prestazioni erogate in favore di ENAV ed in particolare alle attività di gestione e manutenzione degli impianti di assistenza al volo impiegati nel controllo del traffico aereo italiano e per il restante 7% a prestazioni erogate verso clienti terzi.

L'organico della società alla fine dell'esercizio 2008 contava 802 dipendenti, registrando un incremento di 30 unità rispetto al 31 dicembre 2007, nel rispetto dei limiti previsti dal piano industriale.

La società è dotata di un adeguato modello organizzativo e di un codice etico ai sensi del d.lgs. n. 231/2001, aggiornati alle modifiche normative ed idonei a garantire le finalità di legge.

In considerazione della specifica natura del mercato di riferimento, Techno Sky investe ingenti risorse nella ricerca e sviluppo. Nel corso dell'esercizio 2008 sono stati sostenuti costi per un ammontare di 7.775 migliaia di euro.

L'andamento della gestione per l'esercizio 2009 risulta in linea con i piani di sviluppo definiti dalla controllante ENAV, attraverso una politica di gruppo attenta al contenimento dei costi e alla crescita delle attività di servizi in favore di clienti terzi, sia pur nei limiti consentiti dalla normativa vigente.

Gli altri obiettivi da realizzare riguardano alcune potenzialità, opportunità ed esigenze, tra cui: le potenzialità di riduzione dei costi della manutenzione ulteriormente ottenibile attraverso attività differenti e più evolute; l'opportunità di concepire l'apporto manutentivo non come una funzione che interviene a infrastruttura data, bensì anche nella fase iniziale di progettazione sugli aspetti di "manutenibilità"; l'esigenza per ENAV di poter contare su un "partner tecnologico"

nelle expertise di manutenzione a fronte dell'esponentiale salto tecnologico dei nuovi sistemi ATM Europei in fase di sviluppo.

La conclusione di accordi di natura commerciale con ENAV e con primarie realtà industriali, per offrire su mercati internazionali i servizi d'istituto, rappresenta un importante strumento di sviluppo aziendale e di incremento dei ricavi.

La società è dotata del documento programmatico sulla sicurezza ai sensi del decreto legislativo n. 196 del 2003, idoneo a garantire le finalità di legge.

2 – IL CONSORZIO SICTA

Il SICTA (Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo) è un consorzio senza scopo di lucro che svolge attività di ricerca, sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di concetti innovativi nel campo dei servizi della navigazione aerea, ponendosi come laboratorio di ricerca e sperimentazione nel contesto dei sistemi CNS/ATM in ambito nazionale ed europeo.

Il fondo consortile pari ad euro 1.032.913,76 è stato versato per:

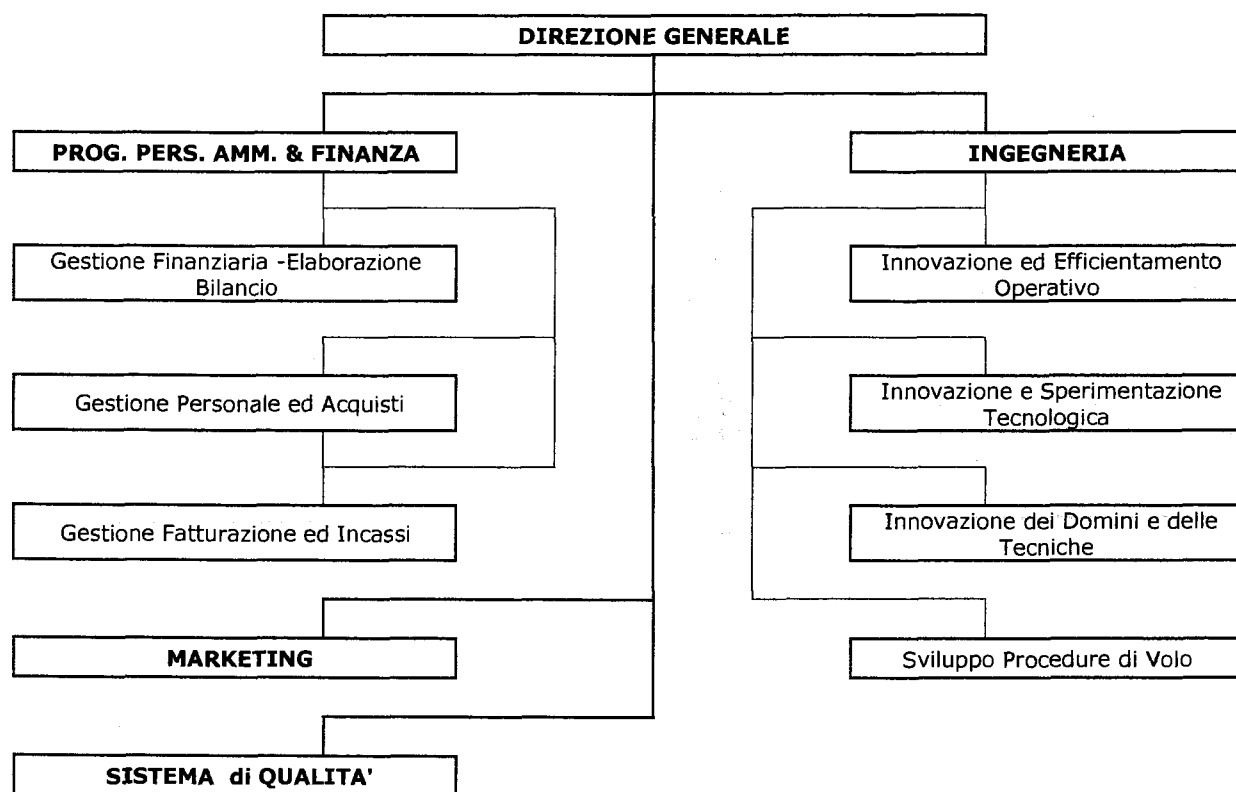
- il 60% da ENAV S.p.A.
- il 40% da SELEX SI S.p.A. del Gruppo Finmeccanica.

Al 31 agosto 2009 nel SICTA, oltre al direttore generale, operano 41 risorse di cui:

- n. 1 dirigente dipendente del consorzio;
- n. 27 impiegati diretti dipendenti del consorzio con contratti definitivi;
- n. 12 impiegati con contratto a tempo determinato;
- n. 1 dirigente con contratto di collaborazione coordinata e continuativa.

Di questi: 34 sono laureati, 3 sono in possesso di "laurea breve", 4 sono diplomati.

Si riporta di seguito la struttura operativa attraverso la quale il consorzio opera:



La tabella che segue riporta, per tipologia di cliente, l'impiego delle risorse negli anni 2005 – 2006 – 2007 - 2008.

	2005		2006		2007		2008	
ENAV	29.848	62,51%	29.903	58,20%	34.832	66,75%	40.187	71,59%
SELEX -SI	4.745	9,94%	3.202	6,23%	224	0,43%	2.954	5,26%
ENTI EUROPEI	12.181	25,51%	11.670	22,71%	15.848	30,37%	12.553	22,36%
TERZI ITALIANI	976	2,04%	6.602	12,85%	1.276	2,45%	442	0,79%
	47.750		51.377		52.180		56.136	

Dati forniti dal Consorzio

Il bilancio 2008, certificato da primaria società di revisione, si è chiuso con un avanzo di gestione pari ad € 25.666 derivante da un risultato prima delle imposte di € 129.770.

Fatti rilevanti che hanno caratterizzato l'esercizio 2008 sono:

- una riduzione dei ricavi per circa 550.000 euro dovuta essenzialmente alla diminuzione delle attività svolte in regime di subforniture o prestazioni esterne, come si evince dai costi di produzione per servizi;
- il sostanziale pareggio di bilancio, previsto dallo statuto, ottenuto con un'attenta calibrazione del costo orario utilizzato nella rendicontazione delle ore verso le consorziate che, a chiusura del bilancio d'esercizio, è risultato pari a quello di budget e pertanto non si è reso necessario ricalcolare il costo delle attività svolte per ENAV al fine di azzerare eventuali margini o perdite come previsto dalla procedura.

Durante il 2008 si segnalano i seguenti fatti/attività relativi al consorzio:

- il consolidamento della missione di fornitura alla consorziata ENAV dei servizi di "sviluppo di simulazioni *Model Based Simulation*" e di "sviluppo di procedure strumentali di volo" effettuati da due unità dedicate, ciascuna composta da 5 laureati tecnici;
- il riconoscimento del ruolo di SICTA nell'ambito del programma SESAR attraverso la sua affiliazione ad ENAV, che ha comportato la piena visibilità del consorzio all'interno della SJU. A conferma di ciò, oltre al significativo contributo dato ad ENAV durante la fase di preparazione dell'offerta, è previsto l'impiego a tempo pieno, per la durata del programma pari ad 8 anni, di circa 10-12 risorse equivalenti;
- il consolidamento di un team di tecnici qualificati da offrire ad ENAV per le nascenti attività del programma eATM/4-FLIGHT; qualificato dal *know-how* acquisito con lo sviluppo del progetto OATA di Eurocontrol che ha definito l'architettura logica di un nuovo sistema ATM presa poi a modello dal programma Sesar;
- il consolidamento del coinvolgimento del SICTA nel progetto BLUEMED tramite supporto al management ed il coordinamento del WP2. Nella fase di definizione del progetto, già approvata dalla Commissione Europea, il consorzio potrà fornire ad ENAV il supporto già sperimentato, mettendo a frutto l'esperienza acquisita;

Inoltre, a giugno 2009, è stato sottoscritto il contratto con la SESAR Joint Undertaking che assegna al SICTA, in qualità di membro affiliato di ENAV, un *effort* di circa 12 persone equivalenti per i prossimi 8 anni. Inoltre, in accordo con ENAV, sono state individuate 4 risorse SICTA a cui sono state affidate le responsabilità di *project management* dei task SESAR di cui ENAV detiene la *leadership* a livello europeo. Nel corso del 2009 è stata altresì deliberata la proroga biennale della durata del consorzio in attesa vista delle imminenti decisioni strategiche delle consorziate in merito al futuro del consorzio stesso.

Il SICTA ha collaborato con la consorziata SELEX-SI:

- nel progetto EMMA, finanziato dalla Commissione Europea, relativo alla definizione e validazione di applicazioni A-SMGCS. Questa attività ha permesso al SICTA di dotarsi di un nuovo *asset* per le attività di validazione in ambito aeroportuale, denominato ARTS (*Aerodrome Real Time Simulator*), che è stato utilizzato con successo per svolgere le attività di validazione A-SMGCS per l'aeroporto di Milano – Malpensa;
- nel contesto della verifica e validazione automatizzata del sistema SATCAS ha avviato la preparazione di specifici moduli software atti a verificare in maniera automatica diverse funzionalità dei sottosistemi SATCAS.

Gli ordini acquisiti dal SICTA durante l'anno 2008 ammontano a 1.566.155 euro così ripartiti:

• ENAV	€ 1.202.155
• SELEX - SI	€ 244.000
• Terzi Italiani	€ 88.000
• Eurocontrol	€ 32.000

In proposito:

- l'assenza di ordini da parte della Commissione Europea e l'esiguità di quelli acquisiti da Eurocontrol è dovuta alla decisione dei predetti enti europei di convogliare tutte le risorse economiche disponibili nel programma SESAR;
- sono in fase di formalizzazione ordini per € 1.200.000 da ENAV e per € 50.000 sempre da ENAV per i programmi europei SESAR e BlueMed per attività da svolgere nel 2009.

Gli ordini acquisiti 1 gennaio - 31 agosto 2009 ammontano a 8.624.175 euro così ripartiti:

- ENAV € 2.376.975
- SELEX - SI € 247.200
- SESAR-JU € 6.000,000 circa (da svolgere nei prossimi otto anni)

III – L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2008

In conformità a quanto previsto dal d.lgs. del 2 febbraio 2007 n. 32 pubblicato in G.U. n. 73 il 28 marzo 2007, che ha modificato l'art. 2428 del c.c. riguardante le informazioni da fornire nell'ambito della "relazione sulla gestione", al bilancio d'esercizio delle società industriali e commerciali a decorrere dall'esercizio 2008, la società ha integrato la relazione sulla gestione al bilancio 2008 con gli aspetti previsti dalla nuova normativa. In particolare, la relazione riporta:

- *un'analisi fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della società e dell'andamento e del risultato della gestione, anche mediante l'inserimento di prospetti di conto economico e stato patrimoniale riclassificati in un'ottica di analisi di bilancio al fine di garantire la comprensione della situazione della società stessa;*
- una descrizione dei principali rischi ed incertezze, in un paragrafo appositamente predisposto nell'ambito della relazione sulla gestione;
- gli indicatori non finanziari attinenti all'attività specifica della società (qualità e sicurezza);
- le informazioni relative al personale (salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, l'attività di formazione, la composizione dell'organico) ed all'ambiente.

Il suddetto d.lgs. 32/07 ha anche modificato l'articolo 40 del d.lgs. 127/91 riguardante la relazione sulla gestione al Bilancio consolidato delle aziende industriali e commerciali permettendo, in particolare, la presentazione di una relazione sulla gestione unica sia per il bilancio di esercizio che per il bilancio consolidato contenente le modifiche sopra riportate. La società, ha quindi predisposto un'unica relazione sulla gestione ampliando l'informativa al fine di dare rilievo alle questioni relative alle imprese incluse nel consolidamento. Nell'ambito della relazione sono infatti riportati, oltre ai prospetti economici e patrimoniali di Gruppo, anche informazioni specifiche sulla controllata Techno Sky.

Ai sensi dell'art.21 bis dello Statuto sociale, il controllo contabile della società di cui agli artt. 2409 bis – 2409 septies c.c. è affidato ad una società di revisione iscritta nel registro istituito presso il Ministero della Giustizia e nell'albo speciale tenuto dalla Consob di cui all'art. 161 del decreto legislativo n.57/1998. La Reconta Ernest & Young S.p.A. ha ritualmente svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di ENAV al 31 dicembre 2008 ed ha attestato che lo stesso è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione, è redatto con chiarezza e

rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società ai sensi dell'art. 2409 ter del codice civile del 10 giugno 2009.

A - I risultati del bilancio civilistico 2008

STATO PATRIMONIALE		euro	
ATTIVO		31.12.2008	31.12.2007
A)	CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
	TOTALE A)	0	0
B)	IMMOBILIZZAZIONI		
I	Immobilizzazioni immateriali		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	7.886.762	12.330.750
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	57.568.515	45.478.828
7)	altre	4.979.561	4.647.288
	Totale I)	70.434.838	62.456.866
II	Immobilizzazioni materiali		
1)	terreni e fabbricati	168.015.954	151.216.765
2)	impianti e macchinario	455.906.796	433.767.512
3)	attrezzature industriali e commerciali	128.255.505	130.956.575
4)	altri beni	32.026.181	39.802.115
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	299.350.585	259.733.690
	Totale II)	1.083.555.021	1.015.476.657
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	114.531.981	114.531.981
d)	altre imprese	284.848	118.182
	Totale III)	114.816.829	114.650.163
	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI B)	1.268.806.688	1.192.583.686
C)	ATTIVO CIRCOLANTE		
I	Rimanenze		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	67.847.087	65.351.828
	Totale I)	67.847.087	65.351.828
II	Crediti		
1)	verso clienti		
	esigibili entro i 12 mesi	551.667.045	472.827.689
2)	verso imprese controllate		
	esigibili entro i 12 mesi	3.879.256	8.086.380
4 bis)	crediti tributari		
	esigibili entro i 12 mesi	102.076.962	97.557.220
	esigibili oltre i 12 mesi		113.442.008
4 ter)	imposte anticipate		
	esigibili entro i 12 mesi	10.456.427	9.329.986
5)	verso altri		
	esigibili entro i 12 mesi	4.490.626	3.180.070
6)	per Balance Eurocontrol		
	esigibili oltre i 12 mesi	0	0
	Totale II)	672.570.316	704.423.353
III	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
4)	altre partecipazioni	0	0
6)	altri titoli	40.580.991	40.782.554
	Totale III)	40.580.991	40.782.554
IV	Disponibilità liquide		
1)	depositi bancari e postali	25.211.308	6.022.434
3)	denaro e valori in cassa	30.295	11.184
	Totale IV)	25.241.603	6.033.618
	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE C)	806.239.997	816.591.353
D)	RATEI E RISCONTI		
	TOTALE D)	1.175.903	73.022
	TOTALE ATTIVO	2.076.222.588	2.009.248.061

STATO PATRIMONIALE

euro

PASSIVO		31.12.2008	31.12.2007
A)	PATRIMONIO NETTO		
I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV	Riserva legale	6.123.585	5.371.736
VII	Altre riserve:		
	- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
	- Riserva straordinaria	960.972	960.972
	- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
	Totale altre riserve	61.965.575	61.965.575
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	45.355.273	31.070.152
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	23.772.192	15.036.970
	TOTALE PATRIMONIO NETTO A)	1.258.961.010	1.235.188.818
B)	FONDI PER RISCHI ED ONERI		
2)	Fondo imposte anche differite	53.041	18.390.382
3)	altri	31.256.892	53.959.342
	TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI B)	31.309.933	72.349.724
C)	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	43.518.634	44.625.256
D)	DEBITI		
4)	debiti verso banche		
	esigibili entro i 12 mesi	254.583.078	221.412.675
	esigibili oltre i 12 mesi	100.000.000	
6)	acconti		
	esigibili entro i 12 mesi	59.459.715	63.400.134
7)	debiti verso fornitori		
	esigibili entro i 12 mesi	116.879.804	136.021.918
9)	debiti verso imprese controllate		
	esigibili entro i 12 mesi	7.066.876	13.779.293
12)	debiti tributari		
	esigibili entro i 12 mesi	10.727.303	9.295.953
	esigibili oltre i 12 mesi	2.657.959	
13)	debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
	esigibili entro i 12 mesi	17.288.230	23.515.383
14)	altri debiti		
	esigibili entro i 12 mesi	39.119.970	44.544.421
15)	debiti Balance Eurocontrol		
	esigibili entro i 12 mesi	5.326.457	2.598.675
	esigibili oltre i 12 mesi	1.796.119	5.326.457
	TOTALE DEBITI D)	614.905.511	519.894.910
E)	RATEI E RISCONTI	127.527.500	137.189.354
	TOTALE E)	127.527.500	137.189.354
	TOTALE PASSIVO	2.076.222.588	2.009.248.061
	CONTI D'ORDINE		
	- Garanzie prestate a terzi	70.697.571	9.658.605
	- Garanzie prestate a Società controllate	2.500.000	0
	- Garanzie ricevute da terzi	93.349.274	79.961.862
	- Conti di memoria	1	1

CONTO ECONOMICO

euro

	31.12.2008		31.12.2007	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) <i>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>				
a) Ricavi delle prestazioni	692.796.776		690.472.688	
b) Rettifiche tariffe per Balance dell'esercizio	0		(9.541.331)	
c) Variazioni per balance	(1.796.119)		4.214.874	
d) Utilizzo balance anno n-2	2.598.676		(1.113.029)	
e) Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	20.653.346	714.252.679	0	684.033.202
4) <i>Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</i>		2.991.293		2.063.911
5) <i>Altri ricavi e proventi</i>				
a) Altri ricavi e proventi	17.560.297		20.235.792	
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000	47.560.297	30.000.000	50.235.792
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE A)		764.804.269		736.332.905
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) <i>Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci</i>		(6.066.607)		(6.416.867)
7) <i>Per servizi</i>		(193.847.138)		(193.745.241)
8) <i>Per godimento di beni di terzi</i>		(4.113.411)		(4.447.000)
9) <i>Per il personale:</i>				
a) Salari e stipendi	(261.060.439)		(256.634.437)	
b) Oneri sociali	(81.378.959)		(80.004.024)	
c) Trattamento di fine rapporto	(13.142.938)		(11.198.150)	
e) Altri costi	(11.756.566)	(367.338.903)	(9.174.174)	(357.010.785)
10) <i>Ammortamenti e svalutazioni</i>				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(12.496.520)		(10.876.911)	
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(115.782.293)		(106.724.333)	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		0	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle	(17.638.377)	(145.917.189)	(1.608.691)	(119.209.935)
11) <i>Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>		2.484.430		2.549.051
12) <i>Accantonamenti per rischi</i>		0		(550.000)
13) <i>Altri accantonamenti</i>		0		0
14) <i>Oneri diversi di gestione</i>		(1.942.055)		(1.484.936)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE B)		(716.740.873)		(680.315.713)
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		48.063.396		56.017.192
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15) <i>Proventi da partecipazioni</i>		0		88
16) <i>Altri proventi finanziari</i>				
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	225.892		2.774.964	
d) proventi diversi dai precedenti	5.742.294	5.968.186	6.149.048	8.924.012
17) <i>Interessi e altri oneri finanziari</i>		(16.191.111)		(10.831.629)
17-bis) <i>Utili e perdite su cambi</i>		2.901		15.303
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI C)		(10.220.024)		(1.892.226)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18) <i>Rivalutazioni</i>		0		189.881
19) <i>Svalutazioni</i>				
a) di partecipazioni	0		0	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0	0
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE D)		0		189.881
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20) <i>Proventi</i>		2.665.922		3.380.449
21) <i>Oneri</i>				
a) imposte relative a esercizi precedenti	(427.289)		(296.613)	
b) altri oneri	(4.517.185)	(4.944.474)	(7.035.985)	(7.332.598)
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI E)		(2.278.552)		(3.952.149)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		35.564.820		50.362.698
22) <i>Imposte sul reddito dell'esercizio</i>				
Imposte correnti	(31.256.411)		(17.274.586)	
Imposte differite	18.337.342		(17.910.001)	
Imposte anticipate	1.126.441	(11.792.628)	(141.141)	(35.325.728)
23) <i>Utile (Perdita) dell'esercizio</i>		23.772.192		15.036.970

Principali dati Economici, Patrimoniali e Finanziari**Dati economici**

(in migliaia di euro)

Enav S.p.A.				
	Esercizio		Variazioni	
	2008	2007	Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	714.253	684.033	30.220	4,4
Altri ricavi	47.560	50.236	(2.676)	-5,3
Totale ricavi	761.813	734.269	27.544	3,8
Costi del personale	(367.339)	(357.011)	(10.328)	2,9
Costi esterni	(203.485)	(203.545)	60	0,0
Incrementi per lavori interni	2.991	2.064	927	44,9
Ebitda	193.980	175.777	18.203	10,4
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(145.916)	(119.760)	(26.156)	21,8
Ebit	48.064	56.017	(7.953)	-14,2
Proventi (oneri) finanziari	(10.220)	(1.892)	(8.328)	440,2
Rettifiche di valore di attività finanz.	0	190	(190)	0,0
Proventi (oneri) straordinari	(2.279)	(3.952)	1.673	-42,3
Risultato ante imposte	35.565	50.363	(14.798)	-29,4
Imposte	(11.793)	(35.326)	23.533	-66,6
Utile netto	23.772	15.037	8.735	58,1

L'esercizio 2008 di ENAV 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).

Sul risultato, hanno principalmente 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, a seguito dei seguenti eventi:

- l'incremento della componente ricavi dovuto a:
 - i) una sostanziale conferma dei valori registrati nel 2007 relativamente ai ricavi di rotta, come effetto combinato dell'incremento del traffico pagante (+0,5% in termini di unità di servizio) e della minore tariffa applicata (-0,9%);
 - ii) il decremento dei ricavi di terminale del -3,5% per effetto della decisa diminuzione della domanda di traffico;
 - iii) l'incremento dei ricavi legati alle esenzioni per effetto combinato delle minori unità di servizio esenti sia di rotta che di terminale con particolare riferimento alla tipologia "esenti non comunicati ad Eurocontrol", ed ai maggiori contributi sugli aeroporti a basso traffico e sugli aeroporti maggiori, così come previsto dalla l. 248/2005;
 - iv) l'utilizzo del fondo stabilizzazione tariffe per 20,6 milioni di Euro;
- i maggiori costi del personale del +2,9% a seguito dell'incremento della retribuzione fissa derivante dal rinnovo contrattuale, dall'innalzamento a 136 ore dell'orario mensile per prestazione ordinaria del personale operativo, e dalla crescita, rispetto al 2007, dell'organico effettivo per 13 unità e dell'organico medio per 41 unità. È 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.

Dati patrimoniali

<i>(in migliaia di Euro)</i>			
Enav S.p.A.			
	Esercizio		Variazioni
	2008	2007	
Immobilizzazioni immateriali	70.435	62.457	7.978
Immobilizzazioni materiali	1.083.555	1.015.477	68.078
Immobilizzazioni finanziarie	114.817	114.650	167
Capitale immobilizzato	1.268.807	1.192.584	76.223
Rimanenze di magazzino	67.847	65.352	2.495
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	673.746	704.496	(30.750)
Debiti	(260.322)	(298.482)	38.160
Fondi per rischi ed oneri	(31.310)	(72.350)	41.040
Ratei e risconti passivi	(127.527)	(137.189)	9.662
Capitale d'esercizio	322.434	261.827	60.607
Trattamento di fine rapporto	(43.519)	(44.625)	1.106
Capitale investito netto	1.547.722	1.409.786	137.936
Coperto da:			
Capitale proprio	1.258.961	1.235.189	23.772
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	354.583	221.413	133.170
Attività finanziarie non immobilizzate	(40.581)	(40.782)	201
Disponibilità liquide	(25.241)	(6.034)	(19.207)
Posizione finanziaria netta	288.761	174.597	114.164

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 incrementato di 137,9 milioni di euro, per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento del capitale immobilizzato per 76,2 milioni di euro a seguito dell'avanzamento dei programmi di investimento;
- aumento del capitale d'esercizio per 60,6 milioni di euro ascrivibile alle seguenti cause:
 - i) decremento netto dei crediti ed altre attività per 30,7 milioni di euro per effetto dell'incasso di 108,6 milioni di euro relativo al credito iva richiesto a rimborso negli anni 2001-2002-2003 e dai nuovi crediti maturati nel periodo;
 - ii) riduzione netta dei debiti per 38,1 milioni di euro a seguito di un incremento dei pagamenti effettuati ai fornitori ed ai minori debiti verso istituti di previdenza. Tale ultima voce si è ridotta per effetto dei minori oneri sociali maturati sulle competenze del personale di dicembre che non contengono la tredicesima mensilità erogata nel mese di novembre, in attuazione di quanto previsto nel nuovo CCNL;
 - iii) decremento netto dei fondi per rischi ed oneri di 41 milioni di euro a seguito del rigiro delle imposte differite iscritte sugli ammortamenti dedotti ai fini fiscali, e dell'utilizzo del fondo stabilizzazione tariffe.

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.

Per quanto riguarda le variazioni di patrimonio netto, 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.

Dati finanziari

(in migliaia di Euro)

		Enav S.p.A	
		2008	2007
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		6.034	15.749
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	90.340	37.678
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(204.503)	(169.078)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	133.371	121.685
Flusso delle disponibilità liquide	a+b+c	19.208	(9.715)
Disponibilità liquide alla fine del periodo		25.242	6.034

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.

B – Il bilancio consolidato

Nel 2008 la società ha redatto il secondo bilancio consolidato che include il bilancio della Capogruppo ENAV S.p.A. e della società Techno Sky S.r.l. partecipata al 100% e su cui ENAV esercita stabilmente il controllo. L'attività della società controllata consiste, quasi esclusivamente, nello svolgimento di servizi nei confronti di ENAV, affidati *in house*. Per Techno Sky è stata adottata la metodologia del consolidamento integrale mentre il consorzio Sicta, partecipato al 60%, non è stato consolidato per irrilevanza dei dati di bilancio.

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

euro

ATTIVO	31.12.2008	31.12.2007
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
TOTALE A)	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I Immobilizzazioni immateriali:		
1) costi d'impianto e di ampliamento	1.358	2.037
diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione opere		
3) dell'inquinamento	8.182.130	12.854.567
5-bis) differenza da consolidamento	88.648.141	99.729.158
6) immobilizzazioni in corso e acconti	57.506.842	45.843.530
7) altre	6.017.889	5.736.582
totale I	160.356.360	164.165.874
II Immobilizzazioni materiali:		
1) terreni e fabbricati	168.015.954	151.216.765
2) impianti e macchinario	455.401.225	433.878.608
3) attrezzature industriali e commerciali	128.249.995	130.997.430
4) altri beni	36.603.632	45.335.745
5) immobilizzazioni in corso e acconti	298.636.970	259.933.434
totale II	1.086.907.776	1.021.361.982
III Immobilizzazioni finanziarie:		
1) partecipazioni in:		
a) imprese controllate	877.396	861.996
d) altre imprese	284.848	118.182
2) crediti:		
d) verso altri		
oltre l'esercizio	21.503.272	22.513.232
totale III	22.665.516	23.493.410
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI B)	1.269.929.652	1.209.021.266
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I Rimanenze:		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	68.238.532	65.763.659
3) lavori in corso su ordinazione	6.348	-
totale I	68.244.880	65.763.659
II Crediti:		
1) verso clienti		
esigibili entro 12 mesi	556.414.102	476.147.345
2) verso imprese controllate		
esigibili entro 12 mesi	440.607	180.290
4 bis) crediti tributari		
esigibili entro 12 mesi	107.353.395	101.550.899
esigibili oltre 12 mesi	-	113.442.009
4 ter) imposte anticipate		
esigibili entro 12 mesi	11.553.493	9.387.670
5) verso altri:		
esigibili entro 12 mesi	4.922.462	3.710.832
totale II	680.684.059	704.419.045
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
6) altri titoli	40.580.991	40.782.554
totale III	40.580.991	40.782.554
IV Disponibilita' liquide:		
1) depositi bancari e postali	28.053.848	7.633.513
3) denaro e valori in cassa	93.266	44.470
totale IV	28.147.114	7.677.983
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE C)	817.657.044	818.643.241
D) RATEI E RISCONTI		
TOTALE RATEI E RISCONTI D)	1.279.081	124.986
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	2.088.865.777	2.027.789.493

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

euro

PASSIVO	31.12.2008	31.12.2007
A) PATRIMONIO NETTO		
I Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV Riserva legale	6.123.585	5.371.736
VII Altre riserve:		
Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
Riserva straordinaria	960.972	960.972
Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
Totale altre riserve	61.965.575	61.965.575
VIII Utili (perdite) portati a nuovo	35.652.563	31.070.152
IX Utile (perdita) dell'esercizio per il gruppo	12.269.845	5.334.260
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	1.237.755.953	1.225.486.108
Capitale e riserve di terzi	0	-
Utile (perdita) di terzi	0	0
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	0	0
PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	1.237.755.953	1.225.486.108
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI		
2) per imposte, anche differite	792.338	18.957.706
4) altri	32.597.892	53.959.342
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI B)	33.390.230	72.917.048
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	66.255.750	67.828.013
D) DEBITI		
4) debiti verso banche		
esigibili entro 12 mesi	254.583.079	221.412.675
esigibili oltre 12 mesi	100.000.000	-
5) debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro 12 mesi	778.355	1.827.721
6) acconti		
esigibili entro 12 mesi	59.460.945	63.401.089
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro 12 mesi	123.755.939	142.288.510
9) debiti verso imprese controllate		
esigibili entro 12 mesi	1.245.637	1.614.769
12) debiti tributari		
esigibili entro 12 mesi	11.918.900	11.755.169
esigibili oltre 12 mesi	2.657.959	-
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro 12 mesi	19.354.034	25.806.538
14) altri debiti		
esigibili entro 12 mesi	42.990.225	48.297.406
15) debiti Balance Eurocontrol		
esigibili entro 12 mesi	5.326.457	2.598.675
esigibili oltre 12 mesi	1.796.119	5.326.457
TOTALE DEBITI D)	623.867.649	524.329.009
E) RATEI E RISCONTI	127.596.195	137.229.315
TOTALE RATEI E RISCONTI E)	127.596.195	137.229.315
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	2.088.865.777	2.027.789.493
CONTI D'ORDINE		
Garanzie prestate a terzi	70.841.674	9.767.186
Garanzie ricevute da terzi	114.642.609	102.392.180
Conti di memoria	1	1

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

euro

	31.12.2008		31.12.2007	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) <i>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>				
a) Ricavi delle prestazioni	697.403.509		693.442.761	
b) Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	-		(9.541.331)	
c) Variazioni per balance	(1.796.119)		4.214.874	
d) Utilizzo balance anno n-2	2.598.676		(1.113.029)	
e) Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	20.653.346	718.859.412	0	687.003.275
3) <i>Variazioni dei lavori in corso su ordinazione</i>		6.348		0
4) <i>Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</i>		10.945.540		3.335.257
5) <i>Altri ricavi e proventi</i>				
a) Altri ricavi	17.624.318		20.694.273	
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000	47.624.318	30.000.000	50.694.273
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE A)		777.435.618		741.032.805
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) <i>Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci</i>		(7.002.688)		(6.878.741)
7) <i>Per servizi</i>		(154.173.290)		(148.607.802)
8) <i>Per godimento di beni di terzi</i>		(5.860.858)		(5.695.589)
9) <i>Per il personale:</i>				
a) Salari e stipendi	(293.944.123)		(287.747.574)	
b) Oneri sociali	(91.095.541)		(89.503.156)	
c) Trattamento di fine rapporto	(16.111.857)		(14.141.803)	
e) Altri costi	(11.781.572)	(412.933.093)	(9.399.253)	(400.791.786)
10) <i>Ammortamenti e svalutazioni</i>				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(24.116.577)		(22.438.373)	
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(117.091.090)		(107.849.207)	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(17.638.377)	(158.846.044)	(1.608.691)	(131.896.271)
<i>Variazioni delle rimanenze di materie prime, suss., di consumo e merci</i>		2.464.044		2.537.282
12) <i>Accantonamenti per rischi</i>		(1.341.000)		(550.000)
14) <i>Oneri diversi di gestione</i>		(2.145.399)		(1.665.271)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE B)		(739.838.328)		(693.548.178)
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		37.597.290		47.484.627
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15) <i>Proventi da partecipazioni</i>		-		88
16) <i>Altri proventi finanziari</i>				
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	1.102.279		963.242	
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partec.ni	225.892		2.774.964	
d) proventi diversi dai precedenti	5.646.033	6.974.204	6.096.516	9.834.722
17) <i>Interessi e altri oneri finanziari</i>		(16.349.480)		(11.135.136)
17-bis) <i>Utili e perdite su cambi</i>		28.696		15.775
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (15+16-17) C)		(9.346.580)		(1.284.551)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18) <i>Rivalutazioni</i>				
a) di partecipazioni	15.400		157.096	
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partec.ni	-	15.400	189.881	346.977
19) <i>Svalutazioni</i>				
a) di partecipazioni	-			0
TOT. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE (18-19) D)		15.400		346.977
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20) <i>Proventi straordinari</i>		2.749.975		4.684.591
21) <i>Oneri straordinari</i>				
a) imposte relative agli esercizi precedenti	(427.157)		(296.613)	
b) altri oneri	(4.647.521)	(5.074.678)	(7.036.959)	(7.333.572)
TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE (20-21) E)		(2.324.703)		(2.648.981)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)		25.941.407		43.898.072
22) <i>Imposte sul reddito dell'esercizio</i>				
a) imposte correnti	(34.002.751)		(20.003.031)	
b) imposte differite	18.165.367		(18.477.325)	
c) imposte anticipate	2.165.822	(13.671.562)	(83.456)	(38.563.812)
23) <i>Utile (perdita) dell'esercizio</i>		12.269.845		5.334.260
Risultato di esercizio di terzi		0		0
Risultato di esercizio di gruppo		12.269.845		5.334.260

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari di Gruppo

Dati economici

Con riferimento ai dati del Gruppo ENAV, si registra un margine operativo lordo pari a 196,4 milioni di euro con un incremento del 9,5% rispetto all'esercizio precedente e sostanzialmente in linea con i valori della Capogruppo, mentre il risultato operativo risente dei maggiori ammortamenti operati a livello consolidato, attestandosi a 37,6 milioni di euro con un risultato ante imposte di 25,9 milioni di euro. Il bilancio consolidato chiude con un utile netto di 12,3 milioni di euro maggiore rispetto all'esercizio precedente anche in ragione del diverso impatto fiscale rispetto all'anno precedente.

	(in migliaia di euro)			
	Gruppo Enav			
	Esercizio		Variazioni	
	2008	2007	Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	718.859	687.003	31.856	4,6
Altri ricavi	47.630	50.694	(3.064)	-6,0
Totale ricavi	766.489	737.697	28.792	3,9
Costi del personale	(412.933)	(400.792)	(12.141)	3,0
Costi esterni	(168.059)	(160.859)	(7.200)	4,5
Incrementi per lavori interni	10.946	3.335	7.611	228,2
Ebitda	196.443	179.381	17.062	9,5
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(158.846)	(131.896)	(26.950)	20,4
Ebit	37.597	47.485	(9.888)	-20,8
Proventi (oneri) finanziari	(9.346)	(1.285)	(8.061)	627,3
Rettifiche di valore di attività finanz.	15	347	(332)	n.s.
Proventi (oneri) straordinari	(2.325)	(2.649)	324	-12,2
Risultato ante imposte	25.941	43.898	(17.957)	-40,9
Imposte	(13.671)	(38.564)	24.893	-64,5
Utile netto	12.270	5.334	6.936	130,0

Dati patrimoniali

<i>(in migliaia di Euro)</i>			
Gruppo Enav			
	Esercizio		Variazioni
	2008	2007	
Immobilizzazioni immateriali	160.356	164.166	(3.810)
Immobilizzazioni materiali	1.086.908	1.021.362	65.546
Immobilizzazioni finanziarie	22.665	23.493	(828)
Capitale immobilizzato	1.269.929	1.209.021	60.908
Rimanenze di magazzino	68.245	65.764	2.481
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	681.963	704.544	(22.581)
Debiti	(268.506)	(301.088)	32.582
Fondi per rischi ed oneri	(33.390)	(72.917)	39.527
Ratei e risconti passivi	(127.596)	(137.229)	9.633
Capitale d'esercizio	320.716	259.074	61.642
Trattamento di fine rapporto	(66.255)	(67.828)	1.573
Capitale investito netto	1.524.390	1.400.267	124.123
Coperto da:			
Capitale proprio	1.237.756	1.225.486	12.270
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	354.583	221.413	133.170
Debiti verso altri finanziatori	778	1.828	(1.050)
Attività finanziarie non immobilizzate	(40.581)	(40.782)	201
Disponibilità liquide	(28.146)	(7.678)	(20.468)
Posizione finanziaria netta	286.634	174.781	111.853

Con riferimento al Gruppo ENAV, il capitale investito netto si attesta a 1.524,3 milioni di euro (1.400,3 milioni di euro al 31 dicembre 2007) coperto per l'81,2% da capitale proprio e per il restante 18,8% dall'indebitamento finanziario netto. Sull'incremento del capitale investito netto di 124,1 milioni di euro, inferiore rispetto al dato relativo alla capogruppo, ha inciso principalmente l'ammortamento della differenza di consolidamento pari a circa 11 milioni di euro che incide sul capitale immobilizzato che risulta pari a circa 1.270 milioni di euro.

Il capitale proprio si attesta a 1.237,7 milioni di euro, con un incremento di 12,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente a seguito dell'utile netto conseguito nel periodo.

Dati finanziari*(in migliaia di Euro)***Gruppo Enav**
2008

Disponibilità liquide all'inizio del periodo		7.678
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	90.249
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(202.102)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	132.322
Flusso delle disponibilità liquide	a+b+c	20.469
Disponibilità liquide alla fine del periodo		28.147

Il saldo delle disponibilità liquide del Gruppo ammonta a 28,1 milioni di euro superiore di 2,9 milioni di euro rispetto alla liquidità della controllante. Tale maggior valore è riconducibile essenzialmente alla liquidità apportata dalla controllata. Si evidenzia che i dati finanziari del Gruppo vengono riportati solo per l'anno 2008 atteso che il 2007 è stato il primo anno di redazione del bilancio consolidato.

C - Il budget, il controllo di gestione e la contabilità analitica**Budget**

La cornice di budget 2008 per i costi esterni e del personale è stata fissata in 534,5 mln di euro ed ha confermato la cornice del primo anno del piano strategico di ENAV.

Con riferimento alla evoluzione dei costi esterni e del personale nel budget 2008 si è evidenziato un incremento dei costi del 3,1% rispetto al 2007, mostrando una sostanziale stabilità dei costi esterni e un contenuto incremento del costo del personale relativo principalmente al rinnovo del contratto di lavoro del personale non dirigente previsto nel 2008.

Il budget 2008 era stato formulato stimando una crescita del traffico del 5,6% rispetto all'anno precedente, valore tra l'altro prudenziale rispetto alle previsioni di Eurocontrol per l'Italia che, al 21 dicembre 2007, evidenziavano un +7%.

In considerazione del crollo della domanda di traffico che si è realizzato già a partire da marzo 2008 per giungere a fine anno a valori intorno al -10%, ENAV, unitamente al rilevante impegno in termini di innalzamento dei livelli di sicurezza e qualità dei servizi, ha effettuato un ulteriore sforzo di contenimento dei costi con l'obiettivo di fornire un contributo concreto al settore in crisi, attuando a giugno una revisione della cornice dei costi operativi di budget che ha permesso un decremento di circa il 6%, pari a 10 mln di euro.

La riduzione del 6% dei costi operativi è da ritenersi molto significativa, in quanto è stata effettuata a fronte di una inflazione registrata nel 2008 pari al 3,3% e considerando anche che al momento della revisione, metà dell'anno era già trascorso e consuntivato.

Complessivamente la revisione di budget si è quindi attestata ad un -1,9% rispetto al budget iniziale, passando quindi da 534,5 mln di euro a 524,5 mln di euro.

A tale riguardo, è importante rilevare come la previsione dei costi del personale e dei costi operativi definiti nella revisione di budget siano stati successivamente confermati dal consuntivo di fine anno.

Nel corso del 2008 si è quindi confermata la "centralità" del budget quale strumento di controllo dei costi dell'azienda, anche attraverso l'attribuzione al *management* di obiettivi correlati al raggiungimento dei valori di budget.

L'utilizzo di strumenti più evoluti nell'elaborazione e controllo del budget è anche la conseguenza del profondo processo, iniziato nel 2004, di "aziendalizzazione" di ENAV che da "sistema pubblico" sta sempre più evolvendo verso un "sistema azienda", dotato di meccanismi operativi, di livelli di responsabilizzazione e di comportamenti organizzativi coerenti al perseguimento di efficacia, efficienza ed economicità.

Tariffe di rotta e di terminale

ENAV 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%.

Esaminando i risultati raggiunti nel 2008, si rileva che 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 in questi ultimi anni, 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. Per questo anche nel 2008 ENAV è stata indicata agli altri *competitors* quale miglior esempio di fornitore dei servizi della navigazione aerea da seguire.

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.

Controllo di Gestione

Nel corso dell'esercizio è stato avviato il progetto di disegno e realizzazione del nuovo sistema informativo a supporto dei processi di budget, controllo di gestione, contabilità analitica e *reporting* direzionale.

Il nuovo sistema, basato sulla piattaforma Hyperion, sostituirà l'attuale sistema OFA (*Oracle Financial Analyzer*), divenuto obsoleto in quanto la società Oracle non ne garantisce più l'assistenza e lo sviluppo.

Con l'aggiornamento tecnologico del sistema, ENAV ha colto l'opportunità di conseguire alcuni miglioramenti e affinamenti funzionali a supporto dei processi di pianificazione e controllo, quali ad esempio:

- la possibilità di inserire direttamente sul nuovo sistema i commenti associati al budget di ciascun centro di costo (le cosiddette specifiche costi) e di gestire direttamente a sistema le schede di budget del personale (BG04) e dei progetti di esercizio/vendita (BG07 e BG08), in precedenza gestite attraverso supporti esterni;
- una reportistica maggiormente utile a supporto sia del Vertice Aziendale, attraverso uno schema che sintetizza le principali informazioni economiche e di business, sia più in generale a supporto di tutti i centri di costo aziendali, attraverso specifici report operativi;
- una maggiore semplicità e rapidità nell'aggiornamento di alcune variabili del modello di contabilità analitica (es. criteri di ripartizione dei costi, dati anagrafici contabili, ecc). Il modello di contabilità analitica è lo strumento aziendale finalizzato alla rilevazione dei costi/ricavi per centro di costo e per progetti di vendita per la loro successiva allocazione ai servizi erogati dall'ENAV.

L'avvio in esercizio del nuovo sistema sarà ovviamente accompagnato dalle nuove procedure gestionali, aggiornate per tener conto dei cambiamenti adottati, sempre in coerenza con il sistema qualità definito per il conseguimento dalla certificazione ISO 9001:2000.

In particolare sono in fase di aggiornamento le procedure di definizione del budget aziendale e di gestione delle variazioni al budget economico a fronte di richieste di trasferimento fondi e di extra budget.

La contabilità analitica

La legge n. 248 del 2 dicembre 2005 all'art. 11 – *sexies* "Razionalizzazione ed incremento dell'efficienza del settore di controllo del traffico aereo" (cosiddetta legge sui requisiti di sistema) prevede, già a partire dal 2006, l'obbligo per l'ENAV di certificazione, da parte di una società di revisione, del sistema di contabilità analitica che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascuno dei servizi, regolamentati e non regolamentati a partire dal 2006.

Su basi volontarie, il prospetto di conto economico separato era già stato sottoposto a certificazione per l'esercizio 2005.

Coerentemente con quanto avvenuto negli anni precedenti, si è concluso positivamente il processo di revisione contabile e di certificazione anche per il 2008, che ha permesso di conseguire i seguenti obiettivi istituzionali e gestionali:

- la quadratura dei risultati della contabilità analitica con il bilancio di esercizio 2008;
- la determinazione dei costi consuntivi dei servizi di rotta e di terminale;
- la determinazione delle Tariffe Unitarie consuntive per il servizio rotta (CUT) e di terminale (CTT);
- la determinazione della quota, da portare a carico dello Stato dei costi degli aeroporti a basso traffico e dei costi equivalenti allo sviluppo del 1,5% delle uds su base nazionale per gli aeroporti maggiori;
- la costruzione di prospetti di conto economico gestionale per aeroporto e ACC (*Area Control Centre*), a loro volta suddivisi tra servizi di rotta e servizi di terminale, e per servizio non regolamentato, al fine di monitorarne i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa, la redditività;
- la possibilità di disporre di informazioni di supporto alle decisioni aziendali.

IV – IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

A) Il d.lgs. 231/2001

Premessa

L'aggiornamento del modello di organizzazione, gestione e controllo di ENAV, attuato su indicazione dell'organismo di vigilanza che ha sollecitato il suo adeguamento in ragione delle recenti modifiche normative, ha ulteriormente rafforzato il presidio dei controlli in tutte le aree aziendali interessate allo svolgimento delle attività sensibili richiamate dal d.lgs. 231/01.

Delle intervenute modifiche al modello il personale ha potuto prendere diretta conoscenza tramite il sistema di comunicazione interna accessibile dal dipendente attraverso la postazione di lavoro.

La formazione del personale sugli specifici temi trattati dal d.lgs. 231/01 tiene conto della esigenza di rendere consapevole il personale non solo delle intervenute modifiche legislative, ma anche delle ragioni di opportunità che hanno determinato la necessità di promuovere tali iniziative.

L'attività svolta

L'attività diretta alla verifica dell'osservanza del modello da parte delle strutture aziendali è stata svolta dalla funzione Audit, sulla base del piano annuale definito dall'organismo di vigilanza di ENAV.

Attuazione del sistema di monitoraggio e reportistica ex d.lgs. 231/01

Oltre all'attività di verifica sulla concreta applicazione del modello è stato mantenuto costante il sistema di monitoraggio ed il flusso di informazioni per le tipologie che hanno interessato:

1. i flussi informativi dall'organismo di vigilanza al vertice aziendale, allo scopo di tenere informati gli organi societari in merito ad eventuali situazioni gravi o straordinarie, quali ipotesi di violazione dei principi del modello;
2. i flussi informativi di carattere generale ed obbligatorio delle funzioni aziendali e di tutti i dipendenti ENAV verso l'organismo di vigilanza;
3. i flussi informativi sulle parti speciali del modello da parte delle funzioni aziendali verso l'organismo di vigilanza.

Analisi sull'osservanza dei principi dettati dal d.lgs. 231/01

Nel 2008 e nel primo semestre 2009, sono stati svolti controlli ed analisi finalizzate a riscontrare la presenza dei componenti del sistema di controllo ed il grado di attuazione dei principi previsti dal modello organizzativo (di cui al d.lgs. 231/01) di ENAV.

In particolare, sono stati svolti interventi riguardanti processi/procedure aziendali riferiti alle seguenti materie:

1. la materia contrattuale posta in essere dall'Organo Centrale di Sicurezza e Security Aziendale nel periodo 2005/2007;
2. la gestione delle vertenze giudiziali e stragiudiziali;
3. follow-up sull'audit relativo al rispetto delle procedure amministrativo-contabili per la gestione dei finanziamenti europei per i profili 231/01;
4. verifica dell'attuazione dei principi ex d.lgs. 231/01 nelle procedure Ricavi, Costi del Personale, Chiusure Contabili e Cespiti;

Nel complesso l'attività svolta ha consentito di verificare l'ottemperanza ai fondamentali principi di controllo specificati nel Modello 231/01, con particolare riguardo alla presenza di punti di controllo, alla segregazione delle funzioni, all'esatta individuazione dei compiti all'interno dei singoli processi, al supporto documentale attestante i passaggi rilevanti nella formazione dei contratti.

Allo stesso tempo sono state individuate aree suscettibili di miglioramento finalizzate a rendere maggiormente efficace la capacità dissuasiva del Modello stesso.

B) L'internal auditing**Premessa**

L'attività di audit è stata svolta con riferimento al piano di audit approvato dal consiglio di amministrazione in data 28 febbraio 2008.

Gli interventi di audit si pongono il fine di assistere gli organi sociali e le strutture della società nel perseguimento dei propri obiettivi in materia di controllo interno, contribuendo - tra l'altro - allo sviluppo di un clima aziendale favorevole alla diffusione della cultura del controllo.

Le pianificate attività di audit tengono conto delle indicazioni degli organi di vertice aziendale e del management, dei risultati degli audit precedenti,

dell'evoluzione normativa nonché delle esigenze specifiche e del cambiamento dell'ambiente organizzativo e di controllo.

Al fine di assicurare adeguata efficacia al processo di revisione interna, è stata prevista anche un'attività di follow-up tesa alla verifica, a distanza di tempo, dell'adeguatezza, efficacia e tempestività delle azioni correttive intraprese dalle strutture sottoposte a procedura di audit, per correggere le evidenze individuate nei precedente audit.

L'attività svolta

Nello specifico, l'attività svolta nel 2008 ha riguardato:

- Analisi amministrativo/contabili

1. Audit procedurale/operativo sulla procedure contabili ricavi, cespiti, costi del personale e chiusure.

L'attività, iniziata con un supporto consulenziale per la redazione delle stesse procedure, e quindi della loro revisione, rientra tra quelle attività svolte a supporto del *"Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari"*.

2. Audit operativo sul sistema di rilevazione delle presenze/assenze del personale operante presso l'ACC di Brindisi ed il CAAV Napoli.

Lo scopo dell'attività è stato quello di verificare la tracciabilità, la completezza e la regolarità formale della gestione delle prestazioni ordinarie ed aggiuntive del personale non dirigente, in linea operativa e di struttura, nel periodo compreso tra gennaio 2007 e novembre 2008.

3. Audit Operativo sul flusso informativo relativo all'avvio dei contenziosi aperti da fornitori e dipendenti ENAV.

L'obiettivo è stato quello di verificare la tempestività della conoscenza dei contenziosi instaurati allo scopo di ottenere la massima attendibilità delle informazioni di bilancio, ovvero del rispetto del principio della competenza;

4. Audit Operativo sul processo di formazione dei dati di volato e la loro trasformazione in Unità di Servizio (U.d.S.).

L'attività è stata finalizzata alla ricostruzione del processo per l'individuazione e valutazione dell'efficacia dei punti di controllo, posti

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*

subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie del Fondo Contratti di Programma da destinarsi ai maggiori oneri contrattuali>>.

In assenza di formalizzazione del contratto di programma, tuttavia, i ministeri di riferimento hanno, comunque, ritenuto di procedere al cambio di status dei primi aeroporti militari (Brescia Montichiari, Cagliari), prevedendo il trasferimento dall'Aeronautica militare ad ENAV dei servizi della navigazione aerea senza di fatto tener conto della suddetta procedura concordata nello schema di contratto di programma e delle stesse esigenze finanziarie e gestionali della società. Per questo, ENAV, stretta, da un lato, dall'indebitamento finanziario causato dal ritardo dei pagamenti da parte dello Stato, e dall'altro, dall'imposizione di ulteriori efficientamento e risparmi di costi contestualmente alla richiesta di fornire attività aggiuntive in favore di nuovi aeroporti in transito, ha ripetutamente chiesto, come detto, che nel contratto di programma 2007 – 2009 venisse disciplinata in modo puntuale anche la relativa materia.

Intanto, dopo i decreti interministeriali che hanno riguardato il cambio di status da militare a civile ed il trasferimento dei servizi della navigazione aerea dall'aeronautica militare ad ENAV sugli aeroporti di Brescia Montichiari e di Cagliari, nel corso del 2008 e del 2009 sono stati emanati i decreti interministeriali relativi agli aeroporti di Verona Villafranca, Treviso S. Angelo, Brindisi Casale "A. Papola" e Rimini Miramare. In corso di predisposizione risultano, inoltre, i decreti interministeriali relativi agli aeroporti di Ciampino e di Comiso (quest'ultimo, a seguito dell'inserimento operato dall'art. 4-ter della legge 3 agosto 2009, n. 102).

L'atto di accordo è stato formalizzato nel 2009, attraverso la predisposizione di un documento di analisi delle problematiche e di pianificazione delle attività finalizzate al trasferimento dei servizi della navigazione aerea dall'Aeronautica Militare ad ENAV per i cinque aeroporti di Verona Villafranca, Treviso Sant'Angelo, Brindisi "Papola", Roma Ciampino e Rimini Miramare. Analogamente dovrebbe procedersi per l'aeroporto di Comiso.

Il citato documento di analisi è stato redatto da un gruppo di lavoro composto da esperti di ENAC, dell'aeronautica militare e di ENAV e formalizzato dai relativi vertici. E' stato prodotto uno studio di fattibilità contenente importanti elementi informativi, tra i quali: le tipologie ed i costi degli investimenti necessari per l'adeguamento dei 5 aeroporti interessati alle norme e agli standard in vigore (costi complessivamente pari a circa € 195.673.000); i tempi necessari previsti per la completa attuazione della transizione programmata per tutti i citati aeroporti; i presumibili costi di gestione, da parte di ENAV, per l'espletamento dei servizi della

navigazione aerea sui medesimi aeroporti (previsti, a regime, tra un minimo di 21 mln/€ ed un massimo di 30 mln/€, a seconda della struttura finale del servizio che sarà richiesto ed attivato). Gli importi indicati a proiezione dei futuri oneri di gestione rappresentano necessariamente una prima stima dei costi strettamente correlati alla gestione dei singoli aeroporti.

Tuttavia, a fronte delle previsioni effettuate in merito ai costi degli investimenti necessari per l'adeguamento dei 5 aeroporti interessati (costi complessivamente pari a circa € 195.673.000), l'art.4-ter della n.102/2009 ha autorizzata la spesa di soli 8,8 milioni di euro per l'anno 2009 e di 21,1 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012. In base alle limitate risorse disponibili, i dicasteri di riferimento hanno chiesto all'ENAC, all'aeronautica militare e ad ENAV di proporre una nuova rimodulazione degli interventi previsti per gli anni sopra considerati, nella consapevolezza dell'insufficienza dei fondi disponibili ad assicurare il tempestivo transito della gestione dei primi aeroporti nel triennio 2010-2012.

Va, tenuto presente, così come pure osservato dal ministero dei trasporti, che l'assenza dei fondi relativi ai crediti pregressi, che già oggi costringe la società a ricorrere all'oneroso mercato finanziario (con 15 mln/euro di interessi passivi corrisposti nel 2008, dopo i 9 mln/euro del 2007), l'attuale carenza dei finanziamenti connessi alla copertura degli oneri infrastrutturali degli aeroporti militari da riconvertire, ma anche l'assenza di previsione di fondi relativi ai costi di esercizio a carico della società per gli aeroporti militari che transiteranno e il costante incremento del numero degli aeroporti, anche minori, posti a carico di ENAV, costituiscono tutte circostanze e decisioni che – nella perdurante assenza di interventi di razionalizzazione del sistema da parte dei ministeri di riferimento – potrebbero sortire un effetto fortemente negativo sull'erogazione del servizio nella quantità e nei livelli di sicurezza indispensabili al Sistema del trasporto aereo.

La Corte, inoltre, pur concordando in merito alla necessaria trattazione di tali problematiche nell'ambito dei contratti di programma e di servizio, nel rispetto della normativa vigente, e pur auspicando la rapida definizione di tali lavori, non può tuttavia non confermare le forti perplessità più volte espresse sull'effettiva idoneità di tali strumenti rispetto al concreto perseguimento delle finalità di tempestiva ed esaustiva pianificazione alla base della legge del 1996 di trasformazione dell'allora azienda autonoma statale.

Ciò in quanto, come già più volte sottolineato nelle precedenti relazioni, l'analisi storica dei tempi necessari per la sottoscrizione dei contratti in questione

mostra che, nelle migliori delle ipotesi, questa interviene a posteriori per “sanare” un rapporto istituzionale protrattosi nel triennio di riferimento senza il formale supporto giuridico e programmatico voluto dalla legge.

ENAV, da parte sua, continua ad operare in linea con gli orientamenti suggeriti dalle Istituzioni di riferimento, al di fuori della formale approvazione e sottoscrizione dei contratti di programma e di servizio, ma non può evitare che tale prassi, di cui non è responsabile, si traduca in una chiara vanificazione del dettato legislativo.

ENAV comunque deve proseguire nelle sue attività istituzionali assicurando la massima disponibilità ad operare al servizio delle istituzioni, così come è avvenuto in occasione del recente terremoto che ha colpito L'Aquila.

Infatti, pur essendo quello di Preturo un aeroporto considerato “militare” (con servizi della navigazione aerea di competenza dell'aeronautica militare e non della società), le autorità hanno chiesto ad ENAV di predisporre con uomini e mezzi, in via d'urgenza, ogni intervento necessario al potenziamento tecnologico e strutturale dell'aeroporto ed alla fornitura dei delicati servizi di assistenza al volo nelle giornate del G8. Le specifiche caratteristiche del sito aeroportuale (fino ad allora adibito a sede del piccolo aeroclub di zona) hanno reso necessaria una radicale attività di insediamento e/o di potenziamento di tutte le infrastrutture adibite all'attività di volo, essendo quelle precedentemente in uso inadeguate ed insufficienti per l'attività da svolgere durante il vertice del G8.

Tale collaborazione ha ottenuto formali riconoscimenti da parte del dipartimento della protezione civile e di tutte le istituzioni di riferimento che, come in altre occasioni, sono intervenute per rimarcare l'elevata professionalità del personale di ENAV e l'eccellenza del servizio, qualità riconosciute anche dagli stessi competitori europei della società. E' il caso, ad esempio, del recente riconoscimento internazionale ottenuto dai controllori del traffico aereo di Enav che, a seguito di una gara internazionale, hanno preso servizio presso il centro di controllo d'area di Karlsruhe (Germania) a supporto ed in addestramento dell'omologa struttura tedesca (DFS) per la gestione dello spazio aereo locale con i sistemi ad elevata tecnologia già da tempo in uso in Italia; riconoscimento, ulteriormente rimarcato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti dell'attuale legislatura.

Resta il fatto che dalla mancata sottoscrizione del contratto di servizio 2007-2009 deriva l'impossibilità per ENAV di esigere gli ingenti crediti maturati nei confronti dello Stato che, considerati anche gli importi maturati nel 2008, ammontavano complessivamente a circa 470 milioni di euro, di cui 84 a titolo di rimborso IVA. Solo ad ottobre 2009, il credito si è ridotto a circa 296 milioni di euro

a seguito dell'incasso parziale del credito verso il ministero dell'economia e delle finanze per circa 174 milioni di euro, a valere sul credito maturato nel triennio 2004-2006.

In proposito, la Corte ha già avuto modo di osservare che la parte dei crediti che non verrà regolata a seguito della sottoscrizione del contratto di servizio dovrà essere necessariamente e quanto prima corrisposta, al fine di evitare l'aggravio degli equilibri finanziari che hanno già indotto la società a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte regolarmente ai notevoli impegni di investimento presi. Ricorso necessitato a fonti di finanziamento che, come osservato dal ministero vigilante, essendo a titolo oneroso (con la corresponsione di corrispettivi a titolo di interessi bancari), ha finito per determinare –per cause non imputabili alla società – un effetto diametralmente opposto a quello sotteso alla metodologia di efficientamento invocata dal ministero dell'economia e delle finanze,

La situazione di indebitamento in esame si attesta su livelli che, solo al momento, non comportano sostanziali impatti sulla solidità finanziaria della società e si è determinata in ragione della realizzazione dell'ingente, quanto necessario, piano degli investimenti e dell'acquisizione di Techno Sky.

Pertanto, si tratta di importi che in mancanza di puntuale formalizzazione dei contratti di servizio ed in vigenza della normativa sui "requisiti di sistema" (legge n. 248/05) sono cresciuti e tenderanno a crescere in modo ancor più rilevante, privando la società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendole necessitato il citato ricorso ai ripetuti finanziamenti esterni.

Ecco perché per il futuro, se s'intenderà salvaguardare le prospettive di efficienza e di sviluppo della società, lo Stato, nel riesaminare l'opportunità di mantenere gli attuali ed inefficaci strumenti negoziali dei contratti di programma e di servizio, dovrà altresì farsi carico di adempiere con puntualità, regolarità ed esaustività le proprie obbligazioni nei confronti della stessa.

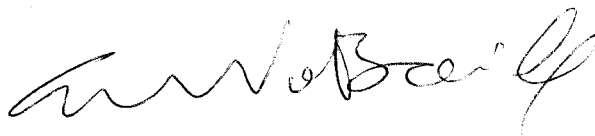
Soltanto con tali azioni si potrà realmente favorire la positiva evoluzione della società del sistema del trasporto aereo nazionale ed internazionale, sostenendone la crescita e salvaguardandone la capacità competitiva.

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AFIS	Aerodome Flight Information Service
AIP	Aeronautical Information Publication – Pubblicazione informazioni aeronautiche
AIRPROX	parola codice usata per designare una Aircraft Proximity – Uno degli inconvenienti di diversa gravità per il potenziale rischio di collisione
AIS	Aeronautical Information Service – Servizio di informazioni aeronautiche
AISAS	AIS Automated System
AMI	Aeronautica Militare Italiana
AMS	Alenia Marconi System
ANSP	Aeronautical National Service Providers
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
AOIS	Automated Operational Information System
APATSI	Airport ATS Interface – Programma europeo per l'aumento della capacità di traffico negli aeroporti
APP	Approach Controll Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o Ufficio di controllo di avvicinamento
ARO-MET	ATS Reporting Office – Meteorology – Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo e meteorologia
ATC	Air Traffic Control – Controllo del traffico aereo
ATFM	Air Traffic flow Management – Gestione dei flussi di traffico aereo - Funzione centralizzata da EUROCONTROL a Bruxelles
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service – Servizi del traffico aereo; comprendono ATC, FIS, AIS, ALS, etc.
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
BCA	Benefit Cost Analysis – Analisi costo/benefici
CE	Commissione Europea
CFMU	Central Flow Management Unit – Unità centralizzata per la gestione dei flussi di traffico
CIP	Convergence and Implementation Programme – Programma di convergenza ed implementazione
CNS	Comunicazioni Navigazione Sorveglianza
COTS	Commercial Off The Shelf
CTR	Control zone – Zona di controllo di avvicinamento
CTT	Coefficiente di Tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale
CUT	Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta

CWP	Controller Working Position
DL-DATALINK	Collegamento dati
DME	Distance Measuring Equipment – Apparato misuratore di distanza
EATCHIP	European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme – Programma europeo di armonizzazione ed integrazione dei sistemi di assistenza al volo
EATMS	European ATM System – Sistema europeo per l'ATM
ECAC	European Civil Aviation Conference – Conferenza europea dell'aviazione civile
EATMN	European Air Traffic Management Network
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	ENAV S.p.A. – Società italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea
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
FIS	Flight Information Service – Servizi di informazione di volo
FSS	Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni di volo
GATE TO GATE	da cancello di partenza a cancello di arrivo
GNSS	Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare
IANS	Institute Air Navigation Services
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
IPR	Intellectual Property Rights
MATSE	Ministries of Transport on ATS in Europe – Conferenza
MCC	Master Control Centre
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
MRT	Multi Radar Tracking
NDB	Non directional radio beacon
OLDI	On Line Data Interchange

PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting And Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RDP	Radar Data Processing
RF	Radiofrequenze
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – Navigazione d'area
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
UdS	Unità di Servizio
UE	Unione Europea
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 S.P.A.)**

ESERCIZIO 2008

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE

Il fenomeno che ha fortemente caratterizzato l'andamento economico della gestione 2008 è stato l'imprevista instabilità dei mercati finanziari mondiali che ha determinato un rapido e diffuso andamento negativo di tutti gli indicatori produttivi e inizialmente una caduta del potere di acquisto dei consumatori. La crisi economica si è poi estesa con rapido sincronismo sia tra i paesi industriali che emergenti e, dal secondo semestre del 2008, ha inciso sull'economia reale con effetti immediati e particolarmente aggressivi sui consumi, non risparmiando il settore del trasporto aereo.

Dopo una prima parte dell'anno, contraddistinta da tensioni inflattive e dal costo del petrolio ai massimi livelli mai registrati (oltre i 147 dollari al barile) che hanno significativamente indebolito il settore del trasporto aereo, la fine del periodo estivo ha coinciso con l'acutizzarsi della crisi che ha ulteriormente intaccato la stabilità economica delle compagnie aeree portando ad una generalizzata riduzione dei volumi di traffico. Secondo quanto comunicato dalla IATA, le compagnie aeree hanno registrato, nel 2008, perdite per circa 8 mld di dollari.

In Europa la domanda di traffico soprattutto nell'ultimo trimestre, ha mostrato segnali di un deciso rallentamento in tutti i Paesi. In particolare, nel mese di dicembre, il dato relativo alle unità di servizio di rotta registrate dai maggiori *provider* ha evidenziato nel Regno Unito -8,2%, in Germania -7,1%, in Spagna -12,4% ed in Francia -7,5%.

Tuttavia, grazie al discreto andamento del traffico nel primo semestre dell'anno, la crescita media dei paesi aderenti ad Eurocontrol, in termini di unità di servizio, è stata nel 2008 del +2,1%.

In Italia, la domanda di traffico, nel 2008, oltre a risentire della non positiva congiuntura economica (emblematico è il dato relativo alla produzione industriale italiana, che ha registrato una flessione del 4% rispetto al precedente anno), è stata ulteriormente penalizzata dalle vicende delle due maggiori compagnie nazionali.

Tale effetto ha inciso soprattutto sul traffico di Aeroporto (terminale), dove la flessione della domanda, particolarmente acuta nella parte finale dell'anno, ha determinato un risultato per il 2008 pari a -1,2% di unità di servizio rispetto all'anno precedente.

Analizzando la sola "componente Alitalia" sulla domanda di terminale, emerge che i voli fatturati da ENAV nel 2008 sono diminuiti del 20% rispetto al 2007, con un decremento, solo a Dicembre, del -56%.

Per quanto riguarda, invece, la rotta, che rappresenta circa il 75% dei ricavi di traffico di ENAV, la flessione registrata nell'ultimo trimestre, pur rallentando in modo significativo la *performance* globale dell'anno, non ha comunque inciso in maniera determinante sul risultato finale. Infatti il trend positivo registrato soprattutto nel periodo estivo ha consentito di chiudere l'esercizio in lieve crescita rispetto al 2007, con un risultato a fine 2008 che è stato, in termini di unità di servizio, relativamente al traffico comunicato da Eurocontrol, del +0,5%. Si rileva inoltre che, pur in un contesto di generale contrazione della domanda, la *performance* positiva sul traffico di rotta, rispetto a quanto rilevato per il traffico di terminale, è dovuta essenzialmente alla crescita della domanda internazionale di sorvolo che rappresenta la tipologia di traffico più remunerante per la Società.

Ciò è stato possibile grazie alle azioni gestionali intraprese negli ultimi anni, volte al contenimento dei costi e al continuo miglioramento degli elevati standard qualitativi del servizio di assistenza al volo.

La costante e progressiva riduzione dei ritardi, la riconfigurazione dello spazio aereo con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza, gli ingenti investimenti nell'ammodernamento degli impianti e nella formazione del personale operativo, nonché il decremento delle tariffe attuato negli ultimi anni, hanno permesso nel 2008 di ottenere una crescita significativa del traffico di sorvolo, con un aumento a fine anno del 4,1% in termini di maggiori voli fatturati. Rendendo più "attraenti" le rotte italiane, si è quindi riusciti a "sottrarre" traffico ai paesi confinanti.

Andamento Economico

E' indubbio che l'attuale incertezza del mercato ed il riassetto del principale vettore italiano stiano influenzando l'andamento economico della Società, determinando una significativa instabilità della "componente ricavi".

Ed è proprio per questo motivo, ed in continuità con quanto attuato in passato circa la costante attenzione posta al contenimento dei costi, che la Società nel corso dell'anno ha intrapreso specifiche azioni volte non solo a stabilizzare il rapporto costi/ricavi ma anche a fornire un concreto contributo all'economicità del sistema del trasporto aereo, riducendo le tariffe.

In particolare, unitamente al rilevante impegno in termini di innalzamento dei livelli di sicurezza e qualità del servizio di assistenza al volo, ENAV, dopo quanto già realizzato nei precedenti anni, ha effettuato durante il 2008 un ulteriore sforzo attuando una revisione della cornice complessiva dei costi operativi di budget che ha determinato un decremento complessivo di circa il 6%, pari a 10 mln di Euro.

Per quanto riguarda, invece, il costo del personale, il risultato a fine anno è stato sostanzialmente in linea con i valori di budget, assorbendo anche i maggiori oneri derivanti dal rinnovo del contratto di lavoro firmato a giugno 2008.

Quanto attuato rappresenta un valido risultato, soprattutto se si considera che la struttura dei costi di budget (operativi e di personale) è caratterizzata da una significativa rigidità nelle sue principali componenti. Infatti, voci come il costo del personale e la manutenzione degli impianti, che rappresentano circa l'80% dei costi di budget, non hanno una "flessibilità" tale da poter seguire puntualmente l'attuale variabilità della domanda, ma sono, invece, fortemente correlate ad una pianificazione di medio-lungo periodo.

La Politica Tariffaria

Con l'obiettivo di consolidare la domanda di traffico sulle direttrici nazionali, ENAV ha ridotto gli oneri a carico dei vettori per i servizi di assistenza al volo, diminuendo rispetto al 2007 di circa l'1% la tariffa di rotta e del 2,5% la tariffa di terminale. Tale riduzione si è concretizzata in un risparmio per le compagnie aeree di circa 5 mln di Euro.

La razionalizzazione sulla struttura dei costi tariffabili compiuta negli ultimi anni ha consentito un decremento complessivo delle tariffe che, tra il 2005 ed il 2008, è stato del 3,6% per la rotta e del 34% per il terminale, tenuto conto anche delle politiche governative per il sistema del trasporto aereo.

Coerentemente con quanto effettuato nel 2008, anche per l'anno 2009 la tariffa di rotta è stata ulteriormente ridotta di oltre un Euro, con un decremento in termini reali dell'1,6% rispetto al 2008, senza considerare l'effetto dell'inflazione.

La politica tariffaria di ENAV è stata unanimemente apprezzata, in sede di "Comitato allargato per le tariffe di rotta" tenutosi ad Eurocontrol nell'ottobre 2008, da parte delle associazioni dei vettori IATA e IACA che hanno pubblicamente lodato la politica tariffaria attuata in questi ultimi anni da ENAV.

Il Mantenimento dei più elevati Livelli di Sicurezza e di Qualità

Nel 2008 sono stati confermati, ai massimi livelli, gli indicatori inerenti la sicurezza del traffico aereo e la qualità e la puntualità dei servizi.

Tutti gli indicatori prestazionali della safety mostrano segnali di andamento positivo. A cominciare dal "termometro" della cultura della sicurezza operativa della Società rappresentato dalla crescente propensione al reporting di inconvenienti ed anomalie da parte del personale operativo e tecnico che ha registrato un ulteriore marcato incremento (dalle 1.769 segnalazioni del 2007 alle 2.259 del 2008). Le complesse e lunghe investigazioni conseguenti ai report hanno accertato che, di tutti gli eventi segnalati nel corso del 2008, solo 181 hanno visto un qualche coinvolgimento dell'ATS (Air Traffic Services) e, tra questi, i casi di inconveniente significativo sono fortemente diminuiti passando dai 41 del 2007 ai 24 del 2008.

Durante l'anno si è realizzata di fatto una piena, sistematica e capillare applicazione del "Safety Management System" che, attraverso consistenti attività di supporto alle funzioni territoriali, ha già consentito alla Società di garantire un atteggiamento sempre più proattivo per la sicurezza delle operazioni. Traguardando difatti l'obiettivo di muovere verso una capacità di valutazione predittiva di tutta la fenomenologia legata al mondo della gestione del traffico aereo, proprio in virtù di un approccio sistematico e strutturato nella raccolta e classificazione dei dati significativi, si conseguono qualità e sicurezza.

Particolarmente positivo risulta anche l'andamento degli indicatori di qualità: l'indice di ritardo per il 2008 scende a 0,020 minuti per volo assistito rispetto a 0,20 minuti registrato a consuntivo per l'intero 2007 (con un miglioramento del 90%).

Il risultato in questione è ancora più apprezzabile in quanto realizzato in un contesto europeo che registra una complessiva diminuzione della performance di regolarità dei voli direttamente attribuibile alla fornitura dei servizi della navigazione aerea.

Complessivamente nel 2008, ENAV ha ridotto il ritardo di sua competenza di circa 600.000 minuti rispetto all'anno precedente, con un risparmio per il sistema del trasporto aereo che gli studi di settore attestano ad oltre 46 mln di Euro.

ENAV ha così conseguito la migliore performance in senso assoluto tra i più grandi service providers europei per i risultati relativi alla "puntualità ATC".

Per tali finalità, fondamentale è risultato anche il continuo potenziamento dei processi operativi di integrazione tra le attività operative di ENAV e quelle della Controllata Techno Sky, che ha consentito un'ulteriore fase di affinamento nei meccanismi di presidio diretto, rilevante per la qualità del servizio reso all'utenza e rappresentato dal funzionamento senza interruzioni di operatività dell'intera infrastruttura tecnologica di gestione del traffico aereo. Il definitivo completamento nell'integrazione dei processi produttivi dei servizi di assistenza al volo con quelli di gestione e manutenzione degli impianti ha infatti contribuito in modo significativo al miglioramento della performance in termini di puntualità e di business continuity, sia per la rotta che per il terminale.

La Leadership

Il 2008 ha visto consolidare il ruolo di primo piano assunto da ENAV nel contesto dell'ATM internazionale e l'importante livello raggiunto nei rapporti con i principali attori del settore ed in particolare con i service providers europei. Tutto ciò ha portato a numerosi riconoscimenti pervenuti sia dalle più importanti associazioni dei vettori (IATA, IACA, IBAR) che dalle principali istituzioni Europee quali Eurocontrol e Commissione Europea.

La Società, grazie agli importanti programmi di investimento in chiave internazionale ed al potenziamento dei propri servizi, ha assunto una maggiore presenza nei ruoli decisionali europei, ha rafforzato le collaborazioni esistenti, ha sottoscritto ulteriori accordi di cooperazione con diverse organizzazioni rilevanti nel panorama ATM, nonché ha raggiunto un importante posizionamento nei due principali programmi del Cielo Unico Europeo: la costituzione dei FAB (Blocchi Fuzionali di Spazio Aereo) e SESAR, il pilastro tecnologico della nuova piattaforma ATM regolamentata a livello comunitario.

Nell'ambito delle attività di **Eurocontrol**, ENAV, come conseguenza dell'impegno e del ruolo che ha assunto nella riorganizzazione della governance di Eurocontrol, partecipa quale membro effettivo nel Board di massimo livello per la guida strategica di Eurocontrol: tra gli

otto membri figura il Direttore Generale di ENAV. Questo importante risultato si aggiunge alla nomina del Responsabile dell'Area Operativa di ENAV quale *Chairman dell'Operations Coordination Group* (organo consultivo di Eurocontrol che coordina l'attività operativa dei *service providers*).

Nell'ambito della costituzione dei Blocchi funzionali di Spazio Aereo (FAB), pilastro del regolamento "Cielo Unico Europeo", il 2008 è stato un anno cruciale che ha visto ENAV guidare positivamente la conclusione delle attività dello studio di fattibilità di **Blue Med** (progetto per la realizzazione di un FAB nel mediterraneo che vede la partecipazione di Italia, Grecia, Cipro, Malta, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania). Nel Novembre del 2008 si è tenuta a Roma una conferenza intergovernativa dei Ministri dei Trasporti dei citati Paesi che ha formalmente approvato lo studio di fattibilità di Blue Med ed ha lanciato la successiva fase di definizione del progetto.

ENAV ha avuto un ruolo primario nella definizione della strategia Europea per l'implementazione delle tecnologie ATM assumendo, attraverso una delicata e complessa attività negoziale, un ruolo chiave anche all'interno della impresa comune europea **"Joint Undertaking SESAR"** (**"S-JU"**) che dovrà gestire la fase di sviluppo del programma, garantendo quindi, oltre ad una partecipazione rilevante alla *Governance* della S-JU, anche la gestione e lo sviluppo di alcune delle più importanti attività di cui si comporrà il programma per l'intera fase di sviluppo.

Inoltre ENAV ha, in corso d'anno, sottoscritto un importante accordo di cooperazione con il *service provider* francese DSN per ampliare la già consolidata cooperazione dal programma *"coflight"* per lo sviluppo di un FDP (*Flight Data Processing System*) all'intera piattaforma ATC attraverso il programma 4-flight. La Società ha altresì firmato un accordo con Eurocontrol per coordinare la partecipazione in SESAR e Blue Med, nonché accordi di cooperazione con numerosi *service provider* quali Svedesi, Sloveni, Croati e Albanesi.

Le Relazioni Sindacali

L'anno 2008 è stato caratterizzato dalla stipula dell'accordo per il rinnovo del contratto di lavoro del personale Quadro e Impiegatizio scaduto il 31 dicembre 2007 e, al termine del secondo semestre, dalla stesura del nuovo articolato contrattuale, fermo al 1999.

Il contratto di lavoro 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. Gli effetti economici connessi al rinnovato contratto di lavoro influenzano l'incremento del costo del personale registratosi rispetto all'esercizio precedente. Sono tuttora in corso di svolgimento le trattative con le organizzazioni sindacali per definire la misura e la modalità di erogazione del premio di risultato al personale dipendente che, tuttavia, stante i risultati di traffico consuntivi del 2008, si stima ragionevolmente di valore inferiore rispetto all'esercizio precedente.

Per la prima volta nella storia delle relazioni sindacali di ENAV, gli accordi sono stati sottoscritti anche dai segretari nazionali del Trasporto Aereo di CGIL, CISL, UIL, UGL e CISAL.

L'ampliamento delle tutele giuridiche, il rafforzamento strutturale della disciplina della formazione nell'ambito dell'orario di lavoro, una nuova disciplina del lavoro per il personale quadro rappresentano, in particolare per le categorie del personale operativo, elementi essenziali a garanzia della sicurezza e del mantenimento di elevati standard di efficienza dei servizi resi.

La nuova regolamentazione afferente l'orario di lavoro, che di gran lunga ha rappresentato il tema di maggiore interesse tra quelli trattati, prevede un incremento della resa oraria ordinaria a garanzia, oltre che della stabilità organizzativa richiesta anche di una efficace alternativa al contenimento dei costi derivanti da dinamiche di implementazione degli organici. In tale ambito e in termini di ottimizzazione della gestione delle risorse operative impiegate in turno è stato introdotto, per la prima volta, il principio della flessibilità della

prestazione lavorativa che garantirà, analogamente al nuovo orario di lavoro, un ulteriore effettivo recupero in termini di produttività.

In quest'ottica merita apprezzamento il nuovo accordo relativo alle relazioni industriali che prevede l'allungamento dei tempi per giungere alla dichiarazione di sciopero e soprattutto riconferma l'impegno a voler realizzare congiuntamente un nuovo modello di relazioni industriali che permetta, tra l'altro, anche una modulazione diversa ed evolutiva dell'esercizio del diritto di sciopero (adesione preventiva e sciopero virtuale).

Il nuovo articolato contrattuale sottoscritto nel mese di dicembre ha permesso di riscrivere, innovare ed omogeneizzare tra tutte le categorie professionali presenti in ENAV le regole applicative e gestionali del rapporto di lavoro del personale dipendente completando, in particolare, attraverso la definizione delle nuove declaratorie, l'ordinamento professionale fermo dagli anni 90.

Techno Sky

L'esercizio 2008 rappresenta il secondo anno di attività di Techno Sky ed è caratterizzato da un miglioramento generalizzato in termini di qualità delle prestazioni e di efficienza tecnica ed economica. Il 2008, peraltro, si distingue per aver dato attuazione al Piano Industriale approvato, nell'esercizio, dal Consiglio di Amministrazione di Techno Sky e di ENAV. Tale piano definisce il posizionamento di *business* di Techno Sky e sviluppa le azioni e le risorse necessarie per la realizzazione delle strategie assunte.

Nel corso dell'anno sono state avviate e portate a termine le attività di analisi, progettazione e produzione del nuovo piano di manutenzione, secondo i criteri dettati dal Regolamento Europeo CE 2096/2005, ed è stata definita ed attivata, d'intesa con la Controllante, una nuova macrostruttura che vede alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato sia la parte strettamente amministrativa (risorse umane, acquisti, amministrazione, sistemi informativi) che operativa e tecnica.

L'attività di manutenzione del software ATC viene condotta con sempre maggior attenzione alla creazione di valore per ENAV, perseguendo la crescita, in termini sia qualitativi che quantitativi, della manutenzione evolutiva rispetto alla correttiva.

Nel 2008, oltre ad aver sostanzialmente completato l'integrazione dei processi operativi e gestionali tra le due Società, si è ottenuto, con riferimento al contratto di manutenzione degli impianti, un ulteriore miglioramento dei servizi resi da Techno Sky ad ENAV, in termini di qualità delle prestazioni e di efficienza, sia tecnica che economica. Va infatti considerato che, a fronte di costi stabili per ENAV relativamente al perimetro iniziale di aeroporti e siti assistiti, le attività fornite dalla Controllata sono considerevolmente aumentate per effetto della progressiva attuazione del consistente piano di rinnovo tecnologico e del potenziamento di tutti i domini afferenti all'attività di servizio di ENAV e connessi con le infrastrutture di navigazione, comunicazione, sorveglianza radar e sistemi automatizzati.

Analizzando, sotto il profilo tecnico, i risultati conseguiti, emergono dei dati di *performance* e di qualità dei servizi eccellenti. Relativamente alla manutenzione *hardware*, l'indicatore contrattuale di misura dell'efficacia delle prestazioni di Techno Sky, quale la Disponibilità Funzionale di Sistema (DFS) divisa per tipologia di impianti in funzione della loro indispensabilità nell'esercizio operativo, indica che il tempo di fermo operativo totale degli impianti, espresso in minuti (nel periodo di osservazione) è risultato pari a zero quale indice di Indisponibilità Tecnico Funzionale.

Il risultato tecnico nella manutenzione *software* dei sistemi ATC denota anch'esso un miglioramento degli appositi indicatori operativi. L'attività di verifica svolta da Techno Sky, tramite il monitoraggio delle richieste durante le fasi di lavorazione del fornitore, l'esecuzione dei test in fabbrica e presso i Centri Operativi, ha consentito nel corso dell'anno di mantenere a livelli ottimali la performance di lavorazione delle modifiche *software* che si sono rese necessarie nel corso dell'esercizio 2008, con un sostanziale mantenimento dei tempi di risposta nella lavorazione delle modifiche trattate. In particolare durante il 2008 risultano lavorate e concluse 625 modifiche a fronte delle 623 lavorate nel corso del 2007 a conferma di una capacità produttiva sostanzialmente consolidata ed adeguata alle necessità operative fino

ad ora emergere.

In considerazione delle peculiarità dei compiti assegnati a Techno Sky nella filiera del sistema di sicurezza del volo e alla luce degli obiettivi assegnati dalla controllante ENAV, i dati tecnici evidenziati rappresentano una chiara ed evidente conferma del complessivo ed eccellente andamento tecnico/operativo di Gruppo.

Ai fini delle valutazioni sulla recuperabilità del costo della partecipazione, non si può prescindere dalle motivazioni strategiche a base dell'operazione di acquisto del ramo d'azienda. La Società, attraverso tale operazione, ha inteso provvedere direttamente alla gestione ed al mantenimento in efficienza delle infrastrutture tecnologiche, il cui stato condiziona in misura determinante la sicurezza del traffico aereo, riuscendo in tal modo a costituire i presupposti per governare in modo rigoroso i propri costi operativi.

Il netto miglioramento della performance e della qualità dei servizi forniti, comporta una maggiore potenziale redditività della Controllata. Peraltro, la composizione attuale del Gruppo consente di offrire sul mercato servizi a notevole redditività, eventualmente anche in joint venture con l'industria del settore.

Aspetti Finanziari

Nel corso del 2008, in considerazione della realizzazione degli obiettivi strategici assunti da ENAV nel piano industriale 2008-2012 riguardanti in particolare le politiche di "Integrazione dei Sistemi", che si traducono nei programmi di investimento avviati per migliorare l'intero processo a tutto vantaggio dell'utente finale, e il ritardo nella riscossione dei crediti vantati nei confronti dello Stato per i servizi resi in condizione di non remunerazione diretta dei costi, che a fine anno ammontano a circa 388 milioni di Euro, l'ENAV ha rivisto la propria posizione finanziaria. Infatti, la Società ha concluso con primari Istituti di Credito, dei contratti di finanziamento di medio periodo a tasso variabile per la copertura degli obiettivi strategici e di breve periodo per le esigenze di liquidità. La Società, in uno scenario di crisi di liquidità delle banche, ha concluso dei contratti riuscendo ad ottenere da un lato degli spread competitivi e dall'altro di assicurare delle linee di credito bloccate per 5 anni con opzione di estensione per ulteriori 5 anni. Tale linea di azione, nell'attuale scenario di mercato, è risultata vincente portando un notevole risparmio di costi data la diminuzione dei tassi di interesse.

Il Giudizio Positivo espresso dalla Corte dei Conti

Nella relazione presentata al Parlamento nel mese di novembre 2008, la Corte dei Conti ha espresso un giudizio positivo sulla gestione di ENAV per l'esercizio 2007 e dei primi mesi del 2008. In particolare, la Corte dei Conti ha sottolineato come sia *"proseguito anche nell'anno 2007 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"*.

Inoltre, la Corte ha evidenziato come il percorso di efficientamento compiuto abbia consentito ad ENAV di raggiungere gli obiettivi di sicurezza e di qualità dei servizi strettamente connessi agli elevati livelli di operatività ai quali la stessa trasformazione in Società per azioni era preordinata.

ANDAMENTO DEL MERCATO Nell'area Eurocontrol nel 2008 la crescita media del traffico aereo è risultata, in termini di unità di servizio, pari al +2,1% rispetto al 2007 ed è stata caratterizzata da fortissime oscillazioni della domanda su base mensile, a conferma del complesso e difficilmente prevedibile quadro congiunturale.

In particolare, in Europa si sono verificati incrementi molto elevati nei primi mesi dell'anno (Gennaio +6,2%, Febbraio +9,6%), paragonabili a quelli registrati nel 2007 e una progressiva riduzione della domanda nel periodo successivo, fino a giungere nei mesi di novembre e dicembre rispettivamente -4,3% e -6,4%.

Pur in presenza di un difficile quadro economico e delle note difficoltà del maggiore vettore italiano, in Italia, la domanda di traffico di rotta (*) a fine 2008, conferma comunque un valore positivo dopo aver registrato nell'anno 2007 un incremento di oltre il 7%.

Anche il confronto tra i maggiori *service provider* europei, relativamente alle unità di servizio di rotta comunicate da Eurocontrol, evidenzia un risultato per l'Italia (+0,5%) migliore di paesi quali la Spagna (-1,3%) e la Francia (+0,2%), storicamente più performanti dell'Italia.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	2008	2007	Variazioni	
			n.	%
Germania	12.749.260	12.418.542	330.718	2,7%
Francia	18.034.193	17.994.526	39.667	0,2%
Gran Bretagna	11.043.630	10.895.789	147.841	1,4%
Italia (***)	8.660.349	8.619.664	40.685	0,5%
Spagna	9.128.844	9.244.448	-115.604	-1,3%
EUROCONTROL	112.655.016	110.334.417	2.320.599	2,1%

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo.

(**) 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.

(***) escluso il traffico esente non comunicato ad Eurocontrol.

ANALISI DEL TRAFFICO IN ITALIA**Traffico di rotta**

Rispetto al 2007, il traffico di rotta in Italia, comunicato da Eurocontrol, mostra un decremento del numero dei voli fatturati dell'1,6% ed un incremento delle unità di servizio paganti dello 0,5%. In ottemperanza al regolamento CE 1794/2006, i voli postali a decorrere dal 1 gennaio 2008 non sono più allocati nella categoria "Esente non comunicato ad Eurocontrol" ma rientrano nel traffico pagante. Il recepimento di tale regolamento comunitario ha determinato quindi un sostanziale decremento delle unità di servizio (-61,8%) di tale categoria, attestando il risultato globale complessivo della rotta al +0,1%.

Traffico in rotta (numero di voli)	2008	2007	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	509.471	436.112	73.359	16,8%
Internazionale	1.284.669	1.386.821	-102.152	-7,4%
Totale pagante	1.794.140	1.822.933	-28.793	-1,6%
Militare	58.248	59.132	-884	-1,5%
Altro esente	37.348	37.336	12	0,0%
Totale esente	95.596	96.468	-872	-0,9%
Totale comunicato da EUROCONTROL	1.889.736	1.919.401	-29.665	-1,5%
Esente non comun. ad EUROCONTROL	166.365	182.663	-16.298	-8,9%
Totale complessivo	2.056.101	2.102.064	-45.963	-2,2%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2008	2007	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	1.893.557	1.892.725	832	0,0%
Internazionale	6.546.279	6.506.825	39.454	-0,6%
Totale pagante	8.439.836	8.399.550	40.286	0,5%
Militare	204.509	203.399	1.110	0,5%
Altro esente	16.004	16.715	-711	-4,3%
Totale esente	220.513	220.114	399	0,2%
Totale comunicato da EUROCONTROL	8.660.349	8.619.664	40.685	0,5%
Esente non comun. ad EUROCONTROL	20.877	54.677	-33.800	-61,8%
Totale complessivo	8.681.226	8.674.341	6.885	0,1%

In particolare, la *composizione del traffico di rotta* è stata contraddistinta da:

- un *traffico internazionale commerciale* (pagante) in aumento, +0,6% in termini di unità di servizio ma in flessione del 7,4% come numero di voli assistiti;
- un *traffico nazionale commerciale* che ha confermato l'andamento positivo già registrato nel 2007, in termini di numero dei voli (+16,8%), ed una sostanziale stabilità in termini di unità di servizio, nonostante perduri lo stato di difficoltà della maggiore compagnia nazionale, che da sola genera quasi il 30% dei voli nazionali;
- un *traffico esente* (il cui costo è a carico dello Stato) suddiviso in:
 - » *traffico esente comunicato da Eurocontrol* che ha registrato un incremento del 0,5% nelle unità di servizio e una riduzione del 1,5% nel numero dei voli, prevalentemente dovuta alla diminuzione dei voli militari (nazionali ed internazionali);
 - » *traffico esente non comunicato ad Eurocontrol* -61,8% in termini di unità di servizio, che risente dell'effetto della riclassificazione dei voli postali.

Nell'ambito del *traffico di rotta internazionale* si segnala la componente del traffico di sorvolo che ha registrato un significativo incremento. In particolare la crescita delle unità di servizio è stata pari al +4,1% per la componente di traffico pagante.

Traffico di terminale

Rispetto al 2007, il traffico di terminale comunicato da Eurocontrol indica un decremento complessivo del -0,1% in termini di unità di servizio ed un decremento dei voli assistiti del -2,9%. Il dato registrato per la domanda di terminale risente in maniera molto marcata dell'attuale congiuntura economica, ma soprattutto della situazione di crisi della maggiore compagnia aerea nazionale. Infatti, in termini di unità di servizio, la "componente Alitalia" sulla domanda di terminale è diminuita nel 2008 di circa il 17% rispetto al 2007, registrando nel solo mese di Dicembre un valore di -49%.

Così come illustrato per la rotta, anche per il terminale il recepimento del regolamento CE 1794/2006 ha determinato un decremento delle unità di servizio *non comunicate ad Eurocontrol* attestando il risultato complessivo del terminale a -3,9% per i voli fatturati e a -1,2% in termini di unità di servizio.

Traffico di Terminale (*) (numero di voli)	2008	2007	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	342.728	349.635	-6.907	-2,0%
Internazionale	368.169	384.111	-15.942	-4,1%
Internazionale Comunitario	292.745	307.965	-15.220	-4,9%
Internazionale Extra-Comunitario	75.424	76.146	-722	-1,0%
Totale pagante	710.897	733.746	-22.849	-3,2%
Militare	18.141	18.702	-561	-3,0%
Altro esente	15.873	15.583	290	1,9%
Totale esente	34.014	34.285	-271	-0,8%
Totale comunicato da EUROCONTROL	744.911	768.031	-23.120	-2,9%
Esente non comun. ad EUROCONTROL	101.759	113.322	-11.563	-10,2%
Totale complessivo	846.670	881.353	-34.683	-3,9%

Traffico di Terminale (*) (unità di servizio)	2008	2007	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	15.198.637	15.041.699	156.938	1,0%
<i>Internazionale</i>	20.809.302	21.008.014	-198.712	-1.0%
<i>Internazionale Comunitario</i>	13.415.809	13.705.499	-289.690	-2.2%
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	7.393.493	7.302.515	90.978	1,2%
Totale pagante	36.007.939	36.049.713	-41.774	-0,1%
<i>Militare</i>	195.784	193.538	2.246	1,2%
<i>Altro esente</i>	110.857	111.070	-213	-0,2%
Totale esente	306.641	304.608	2.033	0,7%
Totale comunicato da EUROCONTROL	36.314.580	36.354.321	-39.741	-0,1%
<i>Esente non comun. ad EUROCONTROL</i>	182.592	590.954	-408.362	-69,1%
Totale complessivo	36.497.172	36.945.275	-448.103	-1,2%

(*) traffico che riguarda le attività, nel raggio di 20Km dalla pista, di decollo e atterraggio.

Analizzando le componenti di traffico di terminale, si rileva che il traffico *nazionale commerciale* presenta un incremento dell'1% delle unità di servizio e un contemporaneo decremento (-2%) del numero dei voli, mentre il traffico *commerciale internazionale* registra un decremento sia delle unità di servizio (-1%) che del numero dei voli assistiti (-4,1%).

IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI E LA RICERCA

Il piano degli investimenti per il triennio 2008-2010, prevede un impegno complessivo di 532 milioni di Euro. Tale piano, tiene conto anche delle indicazioni emanate dalla Commissione Europea per garantire un traffico sicuro e sostenibile nell'area comunitaria. Il piano prosegue nella linea di potenziamento degli impianti e di sviluppo dell'innovazione tecnologica con l'intento di potenziare il sistema tecnico-operativo di ENAV e di guadagnare in termini di sicurezza, efficienza e qualità del servizio.

INVESTIMENTI E RICERCA

Al 31 dicembre 2008 sono stati avviati programmi per 206 milioni di Euro a fronte di una previsione di 238,9 milioni di Euro.

Tra gli interventi più rilevanti attivati con tali investimenti figurano:

- l'ammodernamento dei sensori radar secondari di Torino e Monte Stella e dei sensori radar primari di Monte Stella, Peschiera e Maccarese;
- l'acquisizione di un sensore radar trasportabile primario e secondario per il controllo degli avvicinamenti aeroportuali;
- il rinnovamento tecnologico dei sistemi elaborativi delle testate radar di Genova, Palermo, Malpensa, Torino e Monte Stella;
- il completamento del sistema ATM e il rifacimento della LAN aeroportuale di Venezia Tessera;
- l'allestimento della nuova torre e la realizzazione del blocco tecnico a Grottaglie;
- la realizzazione del nuovo centro radio per comunicazioni terra-bordo e il rifacimento della LAN aeroportuale di Bergamo Orio al Serio;
- l'ammodernamento degli apparati di comunicazione terra-bordo di Cagliari;

- la realizzazione di una nuova centrale elettrica presso l'ACC di Padova;
- l'acquisizione di due nuovi aerei per le attività di radiomisure.

Tra i principali programmi completati nel 2008 figurano:

- l'ammodernamento dell'infrastruttura ATM dell'aeroporto di Venezia Lido;
- il potenziamento della rete di comunicazioni aeroportuali di Alghero;
- il rinnovamento dei radar primario e secondario di Monte Lesima e del radar secondario di Masseria Orimini;
- l'installazione di un sistema ILS per atterraggi di precisione sulla pista 36R di Linate;
- l'installazione di un sistema di multi-laterazione per il potenziamento della sorveglianza sulla superficie aeroportuale di Linate;
- il potenziamento delle comunicazioni terra-bordo per voli non strumentali (VFR) afferenti al centro di controllo di Brindisi.

Ricerca

L'introduzione di nuove procedure operative e l'ammodernamento dei sistemi di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS) per il Controllo del Traffico Aereo sono operazioni ineludibili se si vogliono raggiungere gli obiettivi di capacità ed efficienza necessari per il prossimo futuro. La disponibilità di piattaforme di simulazione e sperimentazione costituisce un importante asset per progettare, sperimentare e gestire la transizione verso i nuovi sistemi CNS/ATM. In tale ambito tra i progetti avviati di maggior rilievo figurano:

Coflight

In collaborazione con il provider francese, sono proseguite le attività di sviluppo del progetto di realizzazione di un sistema fortemente innovativo per la gestione dei dati di volo, in linea con i requisiti della nuova piattaforma SESAR, la cui entrata in esercizio è prevista nel 2014.

SESAR

In ambito europeo, ENAV quale candidato membro della "SESAR Joint Undertaking" ha presentato la "non binding offer" per attività da sviluppare nel contesto del programma SESAR e, in ambito nazionale, ha avviato l'evoluzione dell'attuale sistema ATM verso la nuova architettura di riferimento.

Cristal-Med

Nel 2008 ENAV ha concluso la fase 2 del progetto, relativa all'installazione e alla validazione tecnico-operativa di una infrastruttura di rete di sorveglianza (ADS-B) alternativa a quella radar, basata sull'impiego di tecnologie satellitari per la rilevazione dei dati di posizione degli aeromobili. L'attività è propedeutica alla realizzazione di Functional Airspace Block (FAB) nel sud-est del Mediterraneo (Blue Med).

BLUE MED

BLUE MED è un progetto, promosso da ENAV e finanziato dalla Commissione Europea, a cui partecipano i fornitori di Servizi di navigazione aerea di Cipro, Grecia, Malta e Tunisia, per uno studio congiunto sulla fattibilità di uno o più FAB nell'area mediterranea. Nel 2008 è stata completata la fase di fattibilità e lanciata la fase di definizione del progetto, previo accordo politico che è stato sottoscritto a Roma il 4 Novembre u.s. dai competenti Ministri degli Stati originatori del progetto, cui si sono aggiunti i Ministri di Egitto, Albania e Giordania.

Seneca

Nel mese di aprile 2008 è stato sottoscritto tra ENAV e l'Agenzia Spaziale Italiana un accordo quadro di collaborazione nel campo dei sistemi satellitari per la navigazione aerea. L'accordo, di durata triennale, ha lo scopo di individuare e realizzare progetti mirati all'impiego di tecnologie satellitari nella gestione del traffico aereo, tra cui figurano l'info-mobilità

in ambienti aeronautici e aeroportuali, lo sviluppo di rotte aeree entro scenari a complessa orografia, il monitoraggio e la protezione dei siti e delle infrastrutture della piattaforma tecnologica nazionale per l'assistenza al volo.

Investimenti sulla formazione delle Risorse Umane

Nel 2008 è proseguito l'investimento sulle professionalità, indispensabili per il continuo miglioramento dei livelli di servizio, con particolare riferimento a quelle relative alla sicurezza della navigazione aerea.

In tale contesto, un ruolo fondamentale è svolto dal centro di formazione di Forlì che rappresenta oggi in Europa una struttura specialistica di assoluta eccellenza, apprezzata anche dai principali *service provider* internazionali, grazie alla qualità dei suoi corsi, alle dotazioni tecnologiche e alla infrastruttura *college* a disposizione anche di ospiti stranieri.

Nel 2008, per il completo sviluppo delle attività di Academy, sono state adottate decisioni e affrontati temi importanti, quali:

- la delibera di costruzione del nuovo edificio che permetterà lo sviluppo delle attività istituzionali e di attività sinergiche con l'Università di Bologna e l'Industria sul tema di nuovi modelli formativi e consentirà, nell'ambito del progetto SESAR, di mantenere la formazione allineata al nuovo sistema per i servizi ATS;
- l'avvio del processo finalizzato alla certificazione di qualità e alla certificazione ENAC, presupposto fondamentale per la realizzazione del concetto di formazione "allargata" che si rivolge al settore del trasporto aereo in generale, al progetto BLUE MED, ai fornitori di servizi ATM stranieri (sono stati svolti corsi anche per il *provider* Polacco PANSA) e verso soggetti terzi in ambito nazionale (Istituti Aeronautici, Vigili del Fuoco, Scuole di volo, ecc.).

La conferma dell'importanza della formazione delle proprie risorse è dimostrata dal numero delle ore-allievo erogate nel 2008 che sono state pari a 330.000 per la formazione operativa (di cui 130.000 on job training) con un incremento di 5.000 ore rispetto al 2007; 18.000 ore-allievo (17.000 ore nel 2007) per la formazione manageriale e di altro tipo ottenute in particolare con il coinvolgimento dei responsabili delle funzioni aziendali "trasformati" in docenti interni; 18.000 ore-allievo (16.000 ore nel 2007) per la formazione di lingua inglese sia per il personale operativo che non operativo.

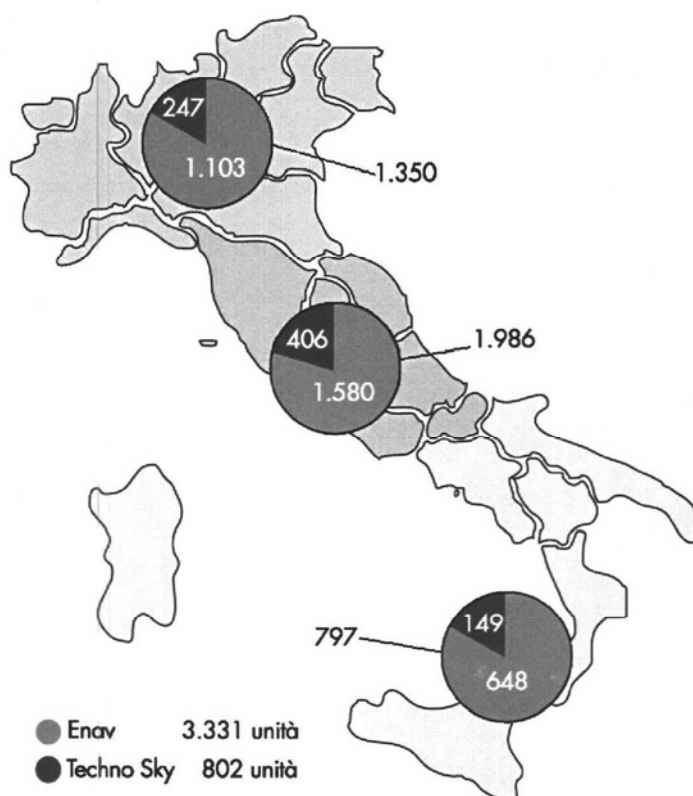
Infine, è stata avviata la piattaforma aziendale per la modalità di formazione in *e-learning*, per permettere una capillare diffusione della formazione e ridurre contestualmente i costi.

**PERSONALE ED
ORGANIZZAZIONE**

Organico

ENAV è presente su tutto il territorio nazionale per la fornitura dei servizi di assistenza al volo con un proprio organico che al 31 dicembre 2008 era di 3.331 unità. Il dato complessivo finale evidenzia un incremento di 13 risorse rispetto al 31 dicembre del 2007, determinato essenzialmente da un incremento del numero dei controllori del traffico aereo (CTA) e sostanzialmente di poco inferiore a quanto pianificato in sede di budget (3.368 unità).

All'organico di ENAV si aggiunge quello della Controllata Techno Sky che al 31 dicembre 2008 risulta di 802 unità.



Distribuzione del personale sul territorio nazionale

Organizzazione

Nel corso del 2008 si è svolto un ampio processo di evoluzione e ristrutturazione organizzativa, che riguarda principalmente:

- la riorganizzazione della funzione Acquisti, orientata verso l'ottimizzazione ed efficientamento dei processi di approvvigionamento;
- la creazione di una specifica struttura organizzativa della Direzione Generale dedicata al marketing e allo sviluppo commerciale;
- la rivisitazione della gestione della qualità attraverso la confluenza delle relative attività nell'ambito della funzione Risorse Umane;
- la riorganizzazione della maggior parte delle funzioni centrali dell'Area Operativa, anche al fine di creare sinergie e razionalizzazioni pur continuando a soddisfare le esigenze derivanti dalle certificazioni acquisite;
- la riorganizzazione dell'Area Tecnica, finalizzata a soddisfare l'evoluzione degli scenari tecnologici previsti a livello internazionale, convergenti verso una piattaforma comune europea;
- le variazioni organizzative nell'ambito di alcune strutture alle dirette dipendenze dell'Am-

ministratore Delegato o nell'ambito di strutture ad esse sotto-ordinate (Affari Legali e Societari, Academy, Selezione e Sviluppo Risorse Umane, Relazioni Esterne, Sistemi Informativi Gestionali);

- l'istituzione di un "Comitato per i FAB", al fine di indirizzare e coordinare ad alto livello le iniziative ed i progetti riguardanti i *Functional Air Block (FAB)*, in primis il Programma Blue Med.

Inoltre, nei primi mesi del 2009, le modifiche organizzative più rilevanti hanno riguardato la riorganizzazione della funzione Amministrazione e Finanza, nell'ottica di una razionalizzazione ed ottimizzazione dei processi amministrativi, contabili e di redazione del bilancio.

La Certificazione di Qualità

Nel 2008 si è concluso con esito positivo l'iter di sorveglianza da parte dell'Ente di certificazione DNV (*Det Norske Veritas*) per il mantenimento, per l'anno 2009, della certificazione stessa, rilasciata per la prima volta alla fine del 2007.

Le verifiche ed i controlli effettuati dall'Ente sulla struttura e sugli impianti aziendali situati sul territorio hanno non solo confermato le caratteristiche di conformità del Sistema di Gestione per la Qualità aziendale ai requisiti della norma ISO 9001:2000, ma hanno anche riscontrato un consistente miglioramento ed evoluzione dello stesso sistema. Un elemento significativo di tale miglioramento è rappresentato dalla consistente rivisitazione, nel corso del 2008, dei processi e delle relative procedure del suddetto sistema.

A tal fine, si può affermare che ENAV prosegue sulla strada di una progressiva razionalizzazione e maturazione verso i canoni di una Società modernamente organizzata, di caratura internazionale.

Fra gli altri eventi di rilievo avvenuti nel 2008 si segnala:

ALTRI EVENTI SIGNIFICATIVI

Contratto di servizio e di programma 2004-2006 tra ENAV e lo Stato

A seguito del parere favorevole del CIPE del 1° agosto 2008, il contratto di servizio 2004-2006 è stato sottoscritto a fine anno. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto ad erogare la somma di 30 milioni di Euro prevista dalla Legge n. 248/05 a parziale compensazione dei costi sostenuti da ENAV nel 2006 per la sicurezza operativa e degli impianti.

Per il contratto di programma 2004-2006, dopo il parere favorevole del CIPE del 1° agosto 2008, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha provveduto alla trasmissione del contratto stesso alle Commissioni Parlamentari per il prescritto parere di competenza.

Decreti Ministeriali di cambio di status di alcuni aeroporti "militari"

In corso d'anno sono stati emanati dal Ministro della Difesa, di concerto con i Ministri dei Trasporti, delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze i decreti con cui è stato, tra l'altro, previsto il trasferimento ad ENAV della responsabilità dei servizi della navigazione aerea sino ad oggi a carico dell'Aeronautica Militare.

In particolare, è stato previsto che per alcuni aeroporti (quali Cagliari Elmas, Brindisi Casale, Verona Villafranca e Treviso Sant'Angelo) la cura dei servizi di assistenza al volo transiterà ad ENAV in accordo ad un programma di modalità e tempi che dovranno essere condivisi dall'Aeronautica Militare, dall'ENAC e da ENAV. A tal fine, ENAV ha trasmesso alle Autorità competenti le stime dei costi connessi alla fornitura dei servizi istituzionali garantendo la propria collaborazione, ad ogni livello, per il miglior esito della complessa operazione, sulla base delle disposizioni normative e del contratto di programma.

DATI ECONOMICI**PRINCIPALI
DATI
ECONOMICI,
PATRIMONIALI
E FINANZIARI****Enav**

L'esercizio 2008 di ENAV 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).

Sulla formazione di tale risultato, hanno principalmente 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.

Enav S.p.A.	Esercizio		Variazioni	
	2008	2007	Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	714.253	684.033	30.220	4,4%
Altri ricavi	47.560	50.236	(2.676)	-5,3%
Totale ricavi	761.813	734.269	27.544	3,8%
Costi del personale	(367.339)	(357.011)	(10.328)	2,9%
Costi esterni	(203.485)	(203.545)	60	0,0%
Incrementi per lavori interni	2.991	2.064	927	44,9%
Ebitda	193.980	175.777	18.203	10,4%
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(145.916)	(119.760)	(26.156)	21,8%
Ebit	48.064	56.017	(7.953)	-14,2%
Proventi (oneri) finanziari	(10.220)	(1.892)	(8.328)	440,2%
Rettifiche di valore di attività finanz.	0	190	(190)	0,0%
Proventi (oneri) straordinari	(2.279)	(3.952)	1.673	-42,3%
Risultato ante imposte	35.565	50.363	(14.798)	-29,4%
Imposte	(11.793)	(35.326)	23.533	-66,6%
Utile netto	23.772	15.037	8.735	58,1%

(dati in migliaia di Euro)

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, a seguito dei seguenti eventi:

- incremento della componente ricavi dovuto a:
 - i) una sostanziale conferma dei valori registrati nel 2007 relativamente ai ricavi di rotta, come effetto combinato dell'incremento del traffico pagante (+0,5% in termini di unità di servizio) e della minore tariffa applicata (-0,9%);
 - ii) il decremento dei ricavi di terminale del -3,5% per effetto della decisa diminuzione

della domanda di traffico;

iii) l'incremento dei ricavi legati alle esenzioni per effetto combinato delle minori unità di servizio esenti sia di rotta che di terminale con particolare riferimento alla tipologia "esenti non comunicati ad Eurocontrol", ed ai maggiori contributi sugli aeroporti a basso traffico e sugli aeroporti maggiori, così come previsto dalla L. 248/2005;

iv) l'utilizzo del fondo stabilizzazione tariffe per 20,6 milioni di Euro.

- maggiori costi del personale del +2,9% a seguito dell'incremento della retribuzione fissa derivante dal rinnovo contrattuale, dall'innalzamento a 136 ore dell'orario mensile per prestazione ordinaria del personale operativo, e dalla crescita, rispetto al 2007, dell'organico effettivo per 13 unità e dell'organico medio per 41 unità. 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;
- 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 legata 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.

Gruppo Enav

Con riferimento ai dati del Gruppo ENAV, si registra un margine operativo lordo pari a 196,4 milioni di Euro con un incremento del 9,5% rispetto all'esercizio precedente e sostanzialmente in linea con i valori della Capogruppo, mentre il risultato operativo risente dei maggiori ammortamenti operati a livello consolidato, attestandosi a 37,6 milioni di Euro con un risultato ante imposte di 25,9 milioni di Euro. Il bilancio consolidato chiude con un utile netto di 12,3 milioni di Euro maggiore rispetto all'esercizio precedente anche in ragione del diverso impatto fiscale rispetto all'anno precedente.

Gruppo Enav	Esercizio		Variazioni	
	2008	2007	Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	718.859	687.003	31.856	4,6%
Altri ricavi	47.630	50.694	(3.064)	-6,0%
Totale ricavi	766.489	737.697	28.792	3,9%
Costi del personale	(412.933)	(400.792)	(12.141)	3,0%
Costi esterni	(168.059)	(160.859)	(7.200)	4,5%
Incrementi per lavori interni	10.946	3.335	7.611	228,2%
Ebitda	196.443	179.381	17.062	9,5%
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(158.846)	(131.896)	(26.950)	20,4%
Ebit	37.597	47.485	(9.888)	-20,8%
Proventi (oneri) finanziari	(9.346)	(1.285)	(8.061)	627,3%
Rettifiche di valore di attività finanz.	15	347	(332)	n.s.
Proventi (oneri) straordinari	(2.325)	(2.649)	324	-12,2%
Risultato ante imposte	25.941	43.898	(17.957)	-40,9%
Imposte	(13.671)	(38.564)	24.893	-64,5%
Utile netto	12.270	5.334	6.936	130,0%

(dati in migliaia di Euro)

DATI PATRIMONIALI**Enav****Enav S.p.A.**

	Esercizio		Variazioni
	2008	2007	
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	70.435	62.457	7.978
<i>Immobilizzazioni materiali</i>	1.083.555	1.015.477	68.078
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>	114.817	114.650	167
Capitale immobilizzato	1.268.807	1.192.584	76.223
<i>Rimanenze di magazzino</i>	67.847	65.352	2.495
<i>Crediti, altre attività e ratei e riscontri attivi</i>	673.746	704.496	(30.750)
<i>Debiti</i>	(260.322)	(298.482)	38.160
<i>Fondi per rischi ed oneri</i>	(31.310)	(72.350)	41.040
<i>Ratei e riscontri passivi</i>	(127.527)	(137.189)	9.662
Capitale d'esercizio	322.434	261.827	60.607
Trattamento di fine rapporto	(43.519)	(44.625)	1.106
Capitale investito netto	1.547.722	1.409.786	137.936
Coperto da:			
<i>Capitale proprio</i>	1.258.961	1.235.189	23.772
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
<i>Debiti verso banche a breve e medio term.</i>	354.583	221.413	133.170
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>	(40.581)	(40.782)	201
<i>Disponibilità liquide</i>	(25.241)	(6.034)	(19.207)
Posizione finanziaria netta	288.761	174.597	114.164

(dati in migliaia 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 incrementato di 137,9 milioni di Euro, per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento del capitale immobilizzato per 76,2 milioni di Euro a seguito dell'avanzamento dei programmi di investimento;
- aumento del capitale d'esercizio per 60,6 milioni di Euro ascrivibile alle seguenti cause:
 - i) decremento netto dei crediti ed altre attività per 30,7 milioni di Euro per effetto dell'incasso di 108,6 milioni di Euro relativo al credito iva richiesto a rimborso negli anni 2001-2002-2003 e dai nuovi crediti maturati nel periodo;
 - ii) riduzione netta dei debiti per 38,1 milioni di Euro a seguito di un incremento dei pagamenti effettuati ai fornitori ed ai minori debiti verso istituti di previdenza. Tale ultima voce si è ridotta per effetto dei minori oneri sociali maturati sulle competenze del personale di dicembre che non contengono la tredicesima mensilità erogata nel mese di novembre, in attuazione di quanto previsto nel nuovo CCNL;

iii) decremento netto dei fondi per rischi ed oneri di 41 milioni di Euro a seguito del rigiro delle imposte differite iscritte sugli ammortamenti dedotti ai fini fiscali, e dell'utilizzo del fondo stabilizzazione tariffe.

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.

Gruppo Enav

Gruppo Enav			
	Esercizio		
	2008	2007	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	160.356	164.166	(3.810)
Immobilizzazioni materiali	1.086.908	1.021.362	65.546
Immobilizzazioni finanziarie	22.665	23.493	(828)
Capitale immobilizzato	1.269.929	1.209.021	60.908
Rimanenze di magazzino	68.245	65.764	2.481
Crediti, altre attività e ratei e riscontri attivi	681.963	704.544	(22.581)
Debiti	(268.506)	(301.088)	32.582
Fondi per rischi ed oneri	(33.390)	(72.917)	39.527
Ratei e riscontri passivi	(127.596)	(137.229)	9.633
Capitale d'esercizio	320.716	259.074	61.642
Trattamento di fine rapporto	(66.255)	(67.828)	1.573
Capitale investito netto	1.524.390	1.400.267	124.123
Coperto da:			
Capitale proprio	1.237.756	1.225.486	12.270
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	354.583	221.413	133.170
Debiti verso altri finanziatori	778	1.828	(1.050)
Attività finanziarie non immobilizzate	(40.581)	(40.782)	201
Disponibilità liquide	(28.146)	(7.678)	(20.468)
Posizione finanziaria netta	286.634	174.781	111.853

(dati in migliaia di Euro)

Con riferimento al Gruppo ENAV, il capitale investito netto si attesta a 1.524,3 milioni di Euro (1.400,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2007) coperto per l'81,2% da capitale proprio e per il restante 18,8% dall'indebitamento finanziario netto. Sull'incremento del capitale investito netto di 124,1 milioni di Euro, inferiore rispetto al dato relativo alla Capogruppo, ha inciso principalmente l'ammortamento della differenza di consolidamento pari a circa 11 milioni di Euro che incide sul capitale immobilizzato che risulta pari a circa 1.270 milioni di Euro.

Il capitale proprio si attesta a 1.237,7 milioni di Euro, con un incremento di 12,3 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente a seguito dell'utile netto conseguito nel periodo.

DATI FINANZIARI**Enav e Gruppo**

Al 31 dicembre 2008 la liquidità di ENAV e del Gruppo, è così rappresentata:

		Enav S.p.A.		Gruppo Enav
		2008	2007	2008
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		6.034	15.749	7.678
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	90.340	37.678	90.249
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(204.503)	(169.078)	(202.102)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	133.371	121.685	132.322
Flusso delle disponibilità liquide a+b+c		19.208	(9.715)	20.469
Disponibilità liquide alla fine del periodo		25.242	6.034	28.147

(dati in 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.

Il saldo delle disponibilità liquide del Gruppo ammonta a 28,1 milioni di Euro superiore di 2,9 milioni di Euro rispetto alla liquidità della Controllante. Tale maggior valore è riconducibile essenzialmente alla liquidità apportata dalla Controllata. Si evidenzia che i dati finanziari del Gruppo vengono riportati solo per l'anno 2008 atteso che il 2007 è stato il primo anno di redazione del bilancio consolidato.

Per un maggior dettaglio delle variazioni delle disponibilità liquide di ENAV e del Gruppo, si rimanda rispettivamente al prospetto n. 1 allegato alla nota integrativa del bilancio d'esercizio e al prospetto n. 8 allegato alla nota integrativa del bilancio consolidato.

L'esercizio 2008 della Controllata Techno Sky, chiude con un utile netto di 640 migliaia di Euro; in incremento rispetto al risultato 2007 (38 migliaia di Euro). Tale utile è la risultante di una gestione della società che ha prodotto efficienza e offerto qualità del servizio.

**DATI
ECONOMICI
DELLA
SOCIETÀ
CONTROLLATA
TECHNO SKY**

Di seguito viene riportato un prospetto economico sintetico dei risultati del 2008 (in migliaia di Euro):

	Esercizio		Variazioni	
	2008	2007	Valori	%
<i>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	71.536	68.172	3.364	4,7%
<i>Altri ricavi</i>	2.958	75	2.883	97,5%
Totale ricavi	74.494	68.247	6.247	8,4%
<i>Costi del personale</i>	(45.594)	(43.781)	(1.813)	4,0%
<i>Costi esterni</i>	(24.072)	(21.454)	(2.618)	10,9%
Ebitda	4.828	3.012	1.816	37,6%
<i>Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti</i>	(2.728)	(1.082)	(1.646)	60,3%
Ebit	2.100	1.930	170	8,1%
<i>Proventi (oneri) finanziari</i>	966	770	196	20,3%
<i>Proventi (oneri) straordinari</i>	(46)	9	(55)	119,6%
Risultato ante imposte	3.020	2.709	311	10,3%
<i>Imposte</i>	(2.380)	(2.671)	291	-12,2%
Utile netto	640	38	602	94,1%

(dati in migliaia di Euro)

Il valore della produzione pari a 74,5 milioni di Euro è aumentato di circa 6 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente e si riferisce per circa il 93% a prestazioni erogate in favore di ENAV e, per la restante parte, a clienti terzi. Tali ricavi comprendono principalmente: per 61 milioni di Euro il contratto di gestione tecnica e manutenzione dei sistemi operativi ATC, rimasto invariato sia per il biennio 2007 e 2008 che per il triennio successivo, a parità di perimetro di aeroporti e siti assistiti; per 4,5 milioni di Euro ricavi per commesse legate ad investimenti di conto capitale per ENAV e per 4,6 milioni di Euro a ricavi verso clienti terzi, che registrano un incremento di circa il 60% rispetto all'esercizio precedente.

Con riferimento ai costi dell'esercizio, vi è stato un incremento di 1,8 milioni di Euro del personale e 2,6 milioni di Euro per i costi esterni. Tale ultimo incremento per circa 1 milione di Euro è imputabile ai costi connessi alla gestione delle sedi che nell'esercizio precedente incidavano per soli 6 mesi avendo occupato la nuova sede con decorrenza 1° luglio 2007, mentre nel 2008 tali costi incidono per l'intero anno. Un ulteriore incremento è legato alla formazione ed addestramento del personale, a cui la Controllata ha prestato una particolare attenzione facendo svolgere corsi, nell'esercizio, di carattere tecnico per circa 13.000 ore (8.000 ore nel 2007) incentrati sull'ammodernamento tecnologico degli impianti ENAV in gestione, che ha permesso di ottenere un ulteriore significativo miglioramento delle performance in termini di *business continuity* sia per la rotta che per il terminale con una riduzione delle cause imputabili ad inefficienze dei sistemi tecnologici a supporto del traffico aereo di circa il 98% per la rotta (93 minuti di ritardo, rispetto ai 7.763 minuti del 2007) e di circa

il 94% per gli aeroporti.

Relativamente al costo del personale, l'incremento di 1,8 milioni di Euro è imputabile in parte al personale assunto nel corso dell'esercizio, circa 30 unità. L'organico è comunque inferiore a quanto previsto nel Piano Industriale per il 2008. Il costo del personale non contiene il rinnovo del contratto integrativo; la trattativa non è stata conclusa a seguito di un mancato accordo con le parti sindacali relativamente alla parte economica. L'ipotesi di accordo, coerente con quanto previsto nel Piano Industriale, prevedeva un aumento di circa il 16% su quattro anni della parte economica e introduceva una retribuzione variabile legata ad un incremento di produttività e una differenziazione legata alla professionalità del personale. I risultati raggiunti evidenziano, pertanto, che la Controllata si trova in linea con i piani di sviluppo previsti da ENAV, centrati su una politica di gruppo attenta al contenimento dei costi ed allo sviluppo delle attività di servizi in favore di clienti terzi, nei limiti consentiti dalla normativa vigente. Tale politica di sviluppo, unitamente a mirate partnership industriali di settore, è ritenuta necessaria a creare sistema per il mercato interno ed internazionale.

RISCHI ED INCERTEZZE

ENAV individua e valuta le tipologie di rischio connesse alle attività del Gruppo allo scopo di gestire gli stessi in modo ottimale e di salvaguardare il "valore" per l'azionista. La Società si pone, pertanto, come obiettivo la minimizzazione dei rischi rilevanti che potrebbero riguardare principalmente quelli di liquidità e finanziari, mentre per il rischio operativo si rimanda a quanto precedentemente commentato.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità, è da intendersi nella difficoltà di reperire i fondi alle migliori condizioni di mercato per far fronte agli impegni assunti nella gestione operativa e soprattutto nei contratti di investimento rientranti in un ingente piano sviluppato negli anni, pari a circa 1,5 miliardi di Euro, riguardanti la modernizzazione tecnologica ed infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. Tale rischio è stato fronteggiato nel 2008, a seguito del perdurare delle difficoltà di incasso dei crediti verso lo Stato, mediante acquisizione, attraverso anche la diversificazione delle controparti, di linee di finanziamento a breve e medio termine con flessibilità nelle possibilità di rientro e regolate ad un tasso variabile, data la scelta oculata effettuata dalla Società in previsione di una riduzione dei tassi.

La stipula di tali linee di finanziamento, ancorché onerose e subordinate al rispetto di covenants finanziari misurati a livello di bilancio consolidato di Gruppo, consentono una gestione più equilibrata delle fonti e degli impieghi limitando i rischi di repentini rientri.

Rischio finanziario

Con riferimento agli strumenti finanziari costituiti da fondi assicurativi, stante la negativa congiuntura dei mercati finanziari, la Società è esposta al rischio di *fair value* di tale attività, che ha fronteggiato attraverso la selezione di investimenti con controparti di primario standing e con la composizione di un portafoglio titoli valutati positivamente dalle principali società di rating. Tali considerazioni, unitamente a prospettive positive di recupero nel breve e medio periodo legati alla durata dell'investimento, ha indotto gli Amministratori, come illustrato nella nota integrativa, ad escludere, entro la durata contrattuale, rischi di perdite durevoli di valore sugli investimenti in essere.

Incertezze di mercato

La missione di ENAV è quella di garantire la sicurezza del traffico aereo ai massimi standard tecnici di settore e di ottimizzare l'efficacia, l'efficienza e l'economicità della propria attività, assicurando la continuità dei servizi della navigazione aerea e favorendo la puntualità dei voli.

Tale attività è subordinata al quadro economico generale che si riflette sia in termini di traffico sviluppato che nelle possibili difficoltà economico/finanziarie dei vettori, che espongono conseguentemente la Società a rischi di inesigibilità dei crediti per i servizi prestati. Tale situazione, si è manifestata nell'esercizio 2008 con la rilevante svalutazione del credito

verso il Gruppo Alitalia. Le attività di monitoraggio e recupero del credito sono gestite da Eurocontrol, che agisce in qualità di mandatario all'incasso, sia per ENAV che per tutti gli Stati membri. L'effetto economico viene parzialmente mitigato attraverso il *balance* che opera in una logica di cost recovery.

L'unica società partecipata (per l'intero capitale sociale) è Techno Sky S.r.l., i cui dati relativi al patrimonio netto sono illustrati nella presente relazione e nella nota integrativa. Per il dettaglio dei rapporti di natura economica e patrimoniale si rimanda al prospetto di dettaglio n. 5 allegato alla nota integrativa del bilancio d'esercizio.

**RAPPORTI
CON LE PARTI
CORRELATE**

ENAV partecipa inoltre, in misura del 60% del Fondo Consortile, al 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.

Il Consorzio Sicta non è stato consolidato per irrilevanza dei dati di bilancio che sono riportati nel prospetto di dettaglio n. 7 allegato alla nota integrativa del bilancio consolidato.

Ai sensi dell'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 della società controllante.

L'attuale Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs n. 231/2001, è stato aggiornato alla luce delle modifiche normative e delle variazioni organizzative intervenute.

**DECRETO
LEGISLATIVO
231/2001**

La Società ha provveduto alla revisione del Documento Programmatico sulla Sicurezza di ENAV per l'anno 2008 e sono in corso le attività di revisione del Documento per l'anno 2009.

**DECRETO
LEGISLATIVO
196/2003**

Così come previsto dal D.Lgs 81/08 in materia di *salute e sicurezza nei luoghi di lavoro*, si è provveduto all'aggiornamento dei sistemi di gestione, per ciascuna delle diciotto unità produttive, in modo particolare per quanto attiene la valutazione globale e documentata di tutti i rischi specifici per i lavoratori.

**SICUREZZA
ED AMBIENTE**

Allo scopo di ottemperare agli obblighi di informazione e formazione, i delegati di funzioni delle citate unità produttive hanno pianificato l'attività informativa e formativa per tutte le figure previste dalla normativa in materia. Allo stesso fine, è stata realizzata nell'intranet aziendale una sezione dedicata alla materia in argomento, tramite la quale è possibile acquisire informazioni ed accedere al corso base per tutti i lavoratori in modalità *e-learning*.

Relativamente all'*ambiente*, l'ENAV progetta e realizza le infrastrutture di propria competenza secondo criteri di compatibilità ambientale, in particolare è stato introdotto, per i nuovi contratti, un criterio premiante per i progetti che tengono conto di metodi di costruzione ecocompatibili come impianti fotovoltaici e a riciclo termico.

**FATTI DI
RILIEVO
DOPO LA
CHIUSURA
DELL'ESERCIZIO**

I principali fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sono stati i seguenti:

- la conclusione della trattativa relativa ai contratti di programma e di servizio con lo Stato per il triennio 2007-2009, con il parere favorevole reso, con prescrizioni, dal CIPE in data 8 maggio 2009;
- la riscossione dei crediti maturati negli anni 2004 e 2005 e parzialmente di quelli maturati nel 2006 verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per 128 milioni di Euro avvenuta nel mese di aprile 2009 per effetto della sottoscrizione del contratto di servizio 2004-2006 avvenuta al termine del 2008;
- l'accettazione da parte della SESAR Joint Undertaking della proposta presentata da ENAV per il progetto SESAR.

**EVOLUZIONE
PREVEDIBILE
DELLA
GESTIONE**

L'elemento che prevedibilmente caratterizzerà l'andamento della gestione per il 2009 è il decremento della domanda di traffico evidenziatosi già nell'ultimo trimestre del 2008. I dati di traffico di rotta registrati a Gennaio 2009 confermano tale trend negativo, rispettivamente di -13% in termine di voli assistiti e -10,4% per unità di servizio sviluppate.

Le ultime previsioni per il 2009, pubblicate da Eurocontrol, indicano per l'Italia un decremento dei movimenti di rotta del 12% e una riduzione delle unità di servizio dell'8,9%. In relazione a tale trend, la IATA ha rivisto le stime di traffico, riducendo di ben 12 punti percentuali la precedente previsione di crescita per il prossimo biennio 2009-2010.

Un siffatto scenario, nel quale l'impatto negativo sui ricavi appare inevitabile, richiede alla Società una focalizzazione ancora maggiore sulle azioni da porre in essere per affrontare i riflessi interni che inevitabilmente determinerà tale situazione di crisi. In tal senso, ENAV sta già sviluppando specifiche analisi per una corretta interpretazione delle attuali tendenze del mercato e contestualmente sta definendo le azioni necessarie alla razionalizzazione dei costi aziendali, pur in una situazione di elevata rigidità dei costi (come già prima dettagliatamente commentato), nonché alla rivisitazione dell'organizzazione dei servizi.

La Società sta inoltre sviluppando nuove opportunità di *business* per compensare il calo dei ricavi, non solo sul mercato nazionale, grazie anche alla sinergia con la Controllata Techno Sky, ma anche sui mercati internazionali. In proposito è stato concluso un importante accordo commerciale con SELEX Sistemi Integrati con lo scopo di offrire ai mercati esteri le rispettive competenze distintive, definendo proposte d'insieme "chiavi in mano", in cui ai produttori di tecnologie e di sistemi avanzati, si affiancherà ENAV quale gestore dei servizi di assistenza al volo, esperta di procedure operative e manutentrice di tutti i sistemi per il controllo del volo.

**ESTENSIONE
DEL TERMINE
DI APPRO-
VAZIONE
AI SENSI
DELL'ART.
2364
COMMA 2 C.C.**

Il Consiglio di Amministrazione ha deciso di avvalersi del maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio 2008, per la convocazione dell'Assemblea, come consentito dall'art. 2364 comma 2 del Codice Civile ed in conformità a quanto previsto dall'art. 7 dello Statuto Sociale.

L'esigenza di dover procedere alla convocazione dell'Assemblea nel maggior termine di 180 giorni è derivata dalla necessità di completare il "processo di consolidamento" legato alla definizione puntuale delle operazioni infragruppo.

PROPOSTA ALL'ASSEMBLEA

Egregio Azionista,

il bilancio al 31 dicembre 2008 che viene sottoposto all'approvazione dell'Assemblea riporta un utile netto di esercizio pari ad Euro 23.772.191,57.

Se si concorda con i criteri seguiti per la redazione del bilancio e con i principi contabili ivi utilizzati, preso atto delle relazioni della Società di Revisione, del Collegio Sindacale e del Dirigente Preposto alla Redazione dei Documenti Contabili Societari, vorrà l'Assemblea approvare:

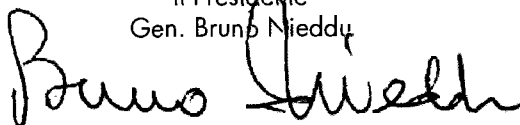
- la relazione degli Amministratori sull'andamento della gestione;
- il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 nel suo insieme e nelle singole appostazioni;
- la destinazione dell'utile di esercizio di Euro 23.772.191,57 a riserva legale per Euro 1.188.609,58 pari al 5% dell'utile ai sensi dell'art. 2430 del Codice Civile e, per il restante importo, in conformità alle deliberazioni che saranno assunte dall'Assemblea degli azionisti.

Si propone di autorizzare il Consiglio di Amministrazione ad utilizzare il fondo stabilizzazione tariffe anche per il triennio 2009 – 2011.

Si invita, pertanto, a deliberare in merito.

La presente relazione è parte integrante
del bilancio approvato in data 28 maggio 2009
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente
Gen. Bruno Nieddu



PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

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 2008**

(Art. 2429, secondo comma, c.c.)

Si premette che la presente Relazione, inerente al Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2008, esulterà dalle valutazioni e certificazioni in ordine al controllo contabile come disciplinato dagli articoli 2409-bis - 2409-septies del Codice Civile, in quanto detto controllo è esercita dalla Società di Revisione Reconta Ernst & Young cui è stata affidata, altresì, la revisione del bilancio ENAV.

Il Collegio Sindacale nel corso dell'anno 2008 ha partecipato ad una Assemblea dei Soci ed a dieci adunanze del Consiglio di Amministrazione. L'assemblea e le adunanze predette hanno rispettato le norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento ed in relazione ad esse il Collegio può ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate sono state conformi alle Norme e allo Statuto sociale nel rispetto dei principi di corretta amministrazione, in quanto non ritenute manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Presidente e/o l'Amministratore Delegato hanno fornito al Consiglio di Amministrazione informazioni sul generale andamento della gestio-

ne e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo strategico, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate.

Il Collegio ha incontrato il soggetto incaricato del controllo contabile; non sono emersi elementi non conformi degni di nota e meritevoli di evidenziazione nella presente Relazione.

Il Collegio ha chiesto e acquisito documentazioni in ordine all'assetto gestionale e organizzativo della società, rilevando l'adeguatezza dello stesso agli obiettivi di sviluppo prefissati, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle varie funzioni.

Le verifiche, a campione, sui crediti e debiti di esercizio della società, sono state effettuate nell'ottica di accertare la funzionalità del sistema amministrativo e contabile e l'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione.

Il Collegio attesta, inoltre, che non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c. e che nel corso dell'esercizio non ha rilasciato pareri previsti dalla legge.

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2008, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 28 maggio 2009 e acquisito in pari data dal Collegio, si chiude con un utile di euro 23.772.191,57.

La Relazione sulla gestione, approvata dal Consiglio di Amministrazione, ha fornito informazioni circa la situazione della società quale risulta dall'attività svolta nel corso dell'anno 2008, ha illustrato gli aspetti gestionali, ha descritto la struttura operativa e le sue componenti ed articolazioni, nonché i rapporti con le controllate, ha evidenziato i fatti

più significativi accaduti nel corso dello stesso esercizio, esponendo, infine, gli eventi prevedibili per la gestione dell'esercizio attualmente in corso.

Il Collegio ritiene che quanto esposto nella Relazione sulla gestione sia conforme ed in linea con il contenuto del Bilancio di esercizio.

Il Bilancio di Esercizio è costituito dallo Stato Patrimoniale, Conto Economico, redatti in conformità agli schemi indicati agli artt. 2424 e 2425 del Codice Civile, dalla Nota Integrativa, il cui contenuto è conforme a quanto previsto dell'art. 2427 del Codice Civile e dal Rendiconto Finanziario allegato a quest'ultima.

Lo Stato patrimoniale viene rappresentato da:

ATTIVO

- Immobilizzazioni

Le **Immobilizzazioni immateriali** sono iscritte in base al costo effettivo sostenuto; l'ammontare è esposto in bilancio al netto degli ammortamenti.

Le **Immobilizzazioni materiali** sono iscritte al costo di acquisto; vengono ammortizzate nell'esercizio secondo aliquote di ammortamento economico-tecniche coerenti con i criteri indicati nei principi guida emanati da Eurocontrol e con quelle fiscalmente ammesse.

Le **Immobilizzazioni finanziarie** sono iscritte al costo di acquisto.

- Attivo Circolante

Le **Rimanenze** sono iscritte al costo medio ponderato.

I **Crediti** sono iscritti al valore nominale.

Le **Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**, sono

iscritte al medesimo valore risultante dal bilancio al 31 dicembre 2007
diminuito delle commissioni di gestione addebitate su base mensile.

- Ratei e Risconti

In tale voce sono stati iscritti i ricavi e i costi conseguiti o sostenuti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenze di esercizi successivi.

PASSIVO

- Patrimonio netto

E' costituito da **Capitale, Riserva legale e Altre riserve**.

Il **Capitale sociale** è composto da n. 1.121.744.385 azioni ordinarie del valore nominale di euro 1 sottoscritto interamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La **Riserva legale** è costituita dall'accantonamento di una percentuale degli utili dei precedenti esercizi.

La composizione delle **Altre riserve** è costituita dalla **Riserva ex lege 292/93**, dalla **Riserva straordinaria** e dalla **Riserva contributi in conto capitale**.

- Fondi per rischi ed oneri

In tale voce sono iscritte le perdite o i debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile. Essa comprende il Fondo imposte anche differite per euro 53.040,75 nonché i seguenti altri fondi: il fondo rischi del contenzioso del personale per euro 8.872.122,24, il fondo rischi per altri contenziosi in essere per euro 4.409.252,79 e il fondo stabilizzazione tariffe per euro 17.975.516,77.

- Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

E' costituito dall'effettivo debito nei confronti dei dipendenti per

l'indennità di fine rapporto. A seguito dell'applicazione della riforma della previdenza complementare di cui alla legge Finanziaria 2007, il TFR maturato fino al 31 dicembre 2006 continuerà a rimanere in azienda, mentre quello maturato successivamente a tale data, sulla base delle scelte effettuate dai dipendenti, è stato destinato a forme di previdenza complementare o trasferito presso l'INPS.

- Debiti

Sono iscritti al loro valore nominale.

In calce allo Stato Patrimoniale sono iscritti i **Conti d'ordine** che sono costituiti per euro 70.697.571,23 quali garanzie prestate a favore di terzi, per euro 2.500.000,00 lettera di patronage rilasciata nell'interesse della controllata Techno Sky a favore di una banca a garanzia dei fidi concessi, per euro 93.349.273,88 quali garanzie ricevute a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura e per 1 euro quale valore simbolico degli immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000.

Conto Economico

- Valore della Produzione

E' costituito dai **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, dagli **Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni** e da **Altri ricavi e proventi**.

- Costi della Produzione

Sono costituiti da **Costi per materie prime, sussidiarie e di consumo**, per **Servizi**, per **Godimento beni di terzi**, per il **Personale**, per **Ammortamenti e svalutazioni**, per **Variazione delle rimanenze**, per **Ac-**

cantonamenti e rischi e per Oneri diversi di gestione.

- Proventi e Oneri Finanziari

Sono costituiti da **Proventi da partecipazioni**, da **Altri proventi finanziari**, da **Interessi e altri oneri finanziari** e da **Utili su cambi**.

Si osserva in particolare una crescita degli oneri finanziari derivante dalla necessità di maggiore ricorso all'indebitamento per fatti non direttamente imputabili alla Società.

- Rettifiche di Valore di Attività Finanziarie

Sono costituite da **Rivalutazioni**.

- Proventi e Oneri Straordinari

Sono costituiti da **Proventi e da Oneri**.

Le **Imposte sul reddito**, calcolate secondo il principio della competenza sulla base delle aliquote fiscali in vigore, sono costituite dalle **Imposte Correnti**, dalle **Imposte Differite** e dalle **Imposte Anticipate**.

Considerando anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo di controllo contabile, risultanze contenute nell'apposita relazione accompagnatoria del bilancio medesimo, rilasciata dalla Società di Revisione Reconta Ernst & Young SpA, in data 10 giugno 2009, il Collegio, sotto i profili di propria competenza, non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio 2008, predisposto dal Consiglio di Amministrazione, e propone all'Assemblea di approvare il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2008.

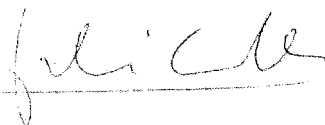
Circa la ripartizione dell'utile di esercizio che, come già detto, ammonta ad euro 23.772.191,57, il Collegio concorda con il Consiglio di Amministrazione nel suggerire di destinare a riserva legale il 5%, pari a

euro 1.188.609,58 ai sensi dell'art. 2430 del Codice Civile; per il restante importo di euro 22.583.581,99 di destinarlo a rafforzamento patrimoniale della Società, tenendo in particolare conto delle necessità del fondo stabilizzazione tariffe per le negative previsioni di traffico per l'anno 2009.

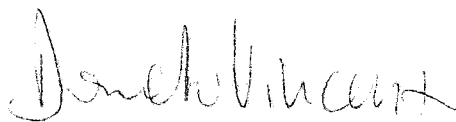
Roma, 10 giugno 2009

Il Collegio Sindacale

Avv. Fabrizio Carotti



Dr. Vincenzo Donato



Prof. Renato Midoro



BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2008

Stato Patrimoniale e Conto Economico
(in unità di Euro)

ATTIVO		31/12/2008	31/12/2007
A)	CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
	TOTALE A)	0	0
B)	IMMOBILIZZAZIONI		
I	immobilizzazioni immateriali		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	7.886.762	12.330.750
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	57.568.515	45.478.828
7)	altre	4.979.561	4.647.288
	Totale I)	70.434.838	62.456.866
II	Immobilizzazioni materiali		
1)	terreni e fabbricati	168.015.954	151.216.765
2)	impianti e macchinario	455.906.796	433.767.512
3)	attrezzature industriali e commerciali	128.255.505	130.956.575
4)	altri beni	32.026.181	39.802.115
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	299.350.585	259.733.690
	Totale II)	1.083.555.021	1.015.476.657
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	114.531.981	114.531.981
d)	altre imprese	284.848	118.182
	Totale III)	114.816.829	114.650.163
	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI B)	1.268.806.688	1.192.583.686
C)	ATTIVO CIRCOLANTE		
I	Rimanenze		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	67.847.087	65.351.828
	Totale I)	67.847.087	65.351.828
II	Crediti		
1) verso clienti			
esigibili entro i 12 mesi	551.667.045	472.827.689	
2) verso imprese controllate			
esigibili entro i 12 mesi	3.879.256	8.086.380	
4 bis) crediti tributari			
esigibili entro i 12 mesi	102.076.962	97.557.220	
esigibili oltre i 12 mesi		113.442.008	
4 ter) imposte anticipate			
esigibili entro i 12 mesi	10.456.427	9.329.986	
5) verso altri			
esigibili entro i 12 mesi	4.490.626	3.180.070	
6) per Balance Eurocontrol			
esigibili oltre i 12 mesi	0	0	
	Totale II)	672.570.316	704.423.353
III	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
4)	altre partecipazioni	0	0
6)	altri titoli	40.580.991	40.782.554
	Totale III)	40.580.991	40.782.554
IV	Disponibilità liquide		
1)	depositi bancari e postali	25.211.308	6.022.434
3)	denaro e valori in cassa	30.295	11.184
	Totale IV)	25.241.603	6.033.618
	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE C)	806.239.997	816.591.353
D)	RATEI E RISCONTI	1.175.903	73.022
	TOTALE D)	1.175.903	73.022
	TOTALE ATTIVO	2.076.222.588	2.009.248.061

PASSIVO		31/12/2008	31/12/2007
A) PATRIMONIO NETTO			
I Capitale		1.121.744.385	1.121.744.385
IV Riserva legale		6.123.585	5.371.736
VII Altre riserve			
- Riserva ex lege 292/93		9.188.855	9.188.855
- Riserva straordinaria		960.972	960.972
- Riserva contributi in conto capitale		51.815.748	51.815.748
	Totale altre riserve	61.965.575	61.965.575
VIII Utili (perdite) portati a nuovo		45.355.273	31.070.152
IX Utile (perdita) dell'esercizio		23.772.192	15.036.970
TOTALE PATRIMONIO NETTO A)		1.258.961.010	1.235.188.818
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
2) Fondo imposte anche differite		53.041	18.390.382
3) altri		31.256.892	53.959.342
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI B)		31.309.933	72.349.724
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		43.518.634	44.625.256
D) DEBITI			
4) debiti verso banche			
esigibili entro i 12 mesi		254.583.078	221.412.675
esigibili oltre i 12 mesi		100.000.000	
6) acconti			
esigibili entro i 12 mesi		59.459.715	63.400.134
7) debiti verso fornitori			
esigibili entro i 12 mesi		116.879.804	136.021.918
9) debiti verso imprese controllate			
esigibili entro i 12 mesi		7.066.876	13.779.293
12) debiti tributari			
esigibili entro i 12 mesi		10.727.303	9.295.953
esigibili oltre i 12 mesi		2.657.959	
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
esigibili entro i 12 mesi		17.288.230	23.515.383
14) altri debiti			
esigibili entro i 12 mesi		39.119.970	44.544.421
15) debiti Balance Eurocontrol			
esigibili entro i 12 mesi		5.326.457	2.598.675
esigibili oltre i 12 mesi		1.796.119	5.326.457
TOTALE DEBITI D)		614.905.511	519.894.910
E) RATEI E RISCOINTI		127.527.500	137.189.354
TOTALE E)		127.527.500	137.189.354
TOTALE PASSIVO		2.076.222.588	2.009.248.061
CONTI D'ORDINE			
- Garanzie prestate a terzi		70.697.571	9.658.605
- Garanzie prestate a Società controllate		2.500.000	0
- Garanzie ricevute da terzi		93.349.274	79.961.862
- Conti di memoria		1	1

	31/12/2008		31/12/2007	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
a) Ricavi delle prestazioni	692.796.776		690.472.688	
b) Rettifiche tariffe per Balance dell'esercizio	0		(9.541.331)	
c) Variazioni per balance	(1.796.119)		4.214.874	
d) Utilizzo balance anno n-2	2.598.676		(1.113.029)	
e) Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	20.653.346	714.252.679	0	684.033.202
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		2.991.293		2.063.911
5) Altri ricavi e proventi				
a) Altri ricavi e proventi	17.560.297		20.235.792	
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000	47.560.297	30.000.000	50.235.792
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE A)	764.804.269		736.332.905	
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(6.066.607)		(6.416.867)
7) Per servizi		(193.847.138)		(193.745.241)
8) Per godimento di beni di terzi		(4.113.411)		(4.447.000)
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	(261.060.439)		(256.634.437)	
b) Oneri sociali	(81.378.959)		(80.004.024)	
c) Trattamento di fine rapporto	(13.142.938)		(11.198.150)	
e) Altri costi	(11.756.566)	(367.338.903)	(9.174.174)	(357.010.785)
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(12.496.520)		(10.876.911)	
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(115.782.293)		(106.724.333)	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		0	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(17.638.377)	(145.917.189)	(1.608.691)	(119.209.935)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		2.484.430		2.549.051
12) Accantonamenti per rischi		0		(550.000)
13) Altri accantonamenti		0		0
14) Oneri diversi di gestione		(1.942.055)		(1.484.936)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE B)	(716.740.873)		(680.315.713)	
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	48.063.396		56.017.192	
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15) Proventi da partecipazioni		0		88
16) Altri proventi finanziari				
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	225.892		2.774.964	
d) proventi diversi dai precedenti	5.742.294	5.968.186	6.149.048	8.924.012
17) Interessi e altri oneri finanziari		(16.191.111)		(10.831.629)
17 bis) Utili e perdite su cambi		2.901		15.303
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI C)	(10.220.024)		(1.892.226)	
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18) Rivalutazioni		0		189.881
19) Svalutazioni				
a) di partecipazioni	0		0	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0	0
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE D)	0		189.881	
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
18) Proventi		2.665.922		3.380.449
19) Oneri				
a) imposte relative a esercizi precedenti	(427.289)		(296.613)	
b) altri oneri	(4.517.185)	(4.944.474)	(7.035.985)	(7.332.598)
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI E)	(2.278.552)		(3.952.149)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	35.564.820		50.362.698	
22) Imposte sul reddito dell'esercizio				
Imposte correnti	(31.256.411)		(17.274.586)	
Imposte differite	18.337.342		(17.910.001)	
Imposte anticipate	1.126.441	(11.792.628)	(141.141)	(35.325.728)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	23.772.192		15.036.970	

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO

al 31 dicembre 2008

**CONTENUTO
E FORMA DEL
BILANCIO**

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 è costituito dallo Stato Patrimoniale e dal Conto Economico, redatti in conformità agli schemi indicati agli art. 2424 e 2425 del Codice Civile, e dalla Nota Integrativa il cui contenuto è conforme a quanto previsto dall'art. 2427 del Codice Civile. In allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.

Unitamente al presente documento, ENAV S.p.A. presenta il bilancio consolidato di Gruppo che pertanto è parte integrante del documento di bilancio.

I prospetti contabili sono redatti in unità di Euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di Euro, ove non altrimenti indicato. Alla nota stessa sono allegati n. 9 prospetti di dettaglio che ne costituiscono parte integrante.

La società Reconta Ernst & Young SpA esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis del Codice Civile.

**CRITERI DI
REDAZIONE
DEL BILAN-
CIO, CRITERI
CONTABILI
E CRITERI DI
VALUTAZIONE**

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge interpretate ed integrate dai Principi Contabili emessi dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), oltre che dai principi guida Eurocontrol, al fine di garantire, attraverso le idonee informazioni complementari ai prospetti di Stato Patrimoniale e di Conto Economico, un'informazione veritiera e corretta sulla situazione della Società ENAV S.p.A..

Nel 2008, considerata l'eccezionale situazione di turbolenza dei mercati finanziari ed al fine di fornire una rappresentazione veritiera e corretta, si è fatto ricorso alla deroga introdotta dal decreto legge 185/2008 art.15 comma 13 per i titoli detenuti in portafoglio. I relativi effetti sono riportati nella presente nota integrativa nel commento alla voce "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni".

I criteri di valutazione, con la sola eccezione di quanto suddetto, sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente.

Nell'ambito della predisposizione del bilancio si sono osservati i postulati generali della chiarezza e della rappresentazione veritiera e corretta, nonché i principi di redazione previsti dall'art. 2423 bis del Codice Civile e, più precisamente:

- la valutazione delle voci è stata effettuata secondo prudenza e nella prospettiva di continuazione dell'attività, nonché tenendo conto della funzione economica degli elementi attivi e passivi considerati;
- i proventi e gli oneri di competenza dell'esercizio sono stati considerati tali indipendentemente dalla data dell'incasso o del pagamento;
- i rischi e le perdite di competenza sono stati inseriti anche se conosciuti dopo la chiusura dell'esercizio;
- gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente.

**IMMOBILIZ-
ZAZIONI
IMMATERIALI**

Rappresentano costi e spese con utilità pluriennale e sono iscritte in base al costo effettivo sostenuto, comprensivo degli oneri accessori, eventualmente rettificato in caso di perdite durevoli di valore. Il loro ammontare è esposto in bilancio al netto degli ammortamenti diretti calcolati sistematicamente in relazione alla presunta utilità futura. In particolare, i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, rappresentate da licenze d'uso, vengono ammortizzati in tre esercizi in quote costanti così come il software di proprietà. Le migliorie su beni di terzi vengono ammortizzate in base alla durata residua dei relativi contratti di locazione. L'imposta sostitutiva sui finanziamenti a medio termine, classificata nell'ambito della voce altre immobilizzazioni immateriali, viene ammortizzata in quote costanti sulla base della durata dei finanziamenti.

Sono iscritte al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, dei costi relativi a migliorie e manutenzioni straordinarie aventi carattere incrementativo ed atte a prolungare la residua possibilità di utilizzazione. I beni vengono sistematicamente ammortizzati in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo di ogni singolo cespite. Per il primo anno di esercizio l'aliquota di ammortamento viene ridotta del 50%.

Le aliquote di ammortamento economico-tecniche delle immobilizzazioni materiali sono coerenti con i criteri indicati nei principi guida emanati da Eurocontrol e con quelle fiscalmente ammesse.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI**Fabbricati:**

Fabbricati	4%
Costruzioni leggere	10%

Impianti e macchinari:

Impianti radiofonici	10%
Impianti di registrazione	14%
Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	10%
Centrali manuali ed elettromeccaniche	14%
Centrali ed impianti elettronici	10%
Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	10%
Impianti di alimentazione	9%

Attrezzature industriali e commerciali:

Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	10%
Attrezzatura varia e minuta	14%

Altri beni:

Mobili e macchine d'ufficio	10%
Macchine elettroniche ed elettromeccaniche	14%
Apparecchiature per elaborazione dati	20%
Autovetture e autoveicoli da trasporto	25%
Velivoli aziendali	10%

I cespiti che alla data di chiusura dell'esercizio risultino di valore durevolmente inferiore a quello di iscrizione determinato con i criteri sopra indicati vengono svalutati a tale minor valore; laddove nei successivi bilanci vengano meno i motivi della rettifica effettuata, si procederà ad una rivalutazione nei limiti del costo.

I contributi in conto impianti ricevuti sugli investimenti effettuati negli aeroporti delle regioni ad "Obiettivo 1" (PON Trasporti) vengono accreditati al conto economico gradatamente in misura proporzionale agli ammortamenti dei cespiti cui si riferiscono mediante l'utilizzo della tecnica contabile del risconto passivo.

I contributi in conto capitale ricevuti fino all'esercizio 2002, invece, sono stati iscritti a specifica riserva del Patrimonio Netto al netto delle relative imposte differite in quanto assoggettati a tassazione in quote costanti nell'esercizio in cui sono stati incassati e nei quattro successivi.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE - PARTECIPAZIONI	Le immobilizzazioni finanziarie, rappresentate da partecipazioni, sono iscritte al costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori, rettificato in caso di perdita durevole di valore. Qualora negli esercizi successivi vengono meno i motivi di tale rettifica si procederà ad una rivalutazione nei limiti della svalutazione effettuata.
RIMANENZE	Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio ad uso specifico relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del volo, sono iscritte al costo medio ponderato. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate tramite stanziamento nell'apposito fondo svalutazione magazzino e rettifica diretta del valore dell'attivo.
CREDITI	I crediti sono iscritti al valore nominale eventualmente rettificato per tenere conto del presumibile valore di realizzo. Non esistono crediti esigibili oltre i cinque anni.
ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	Nell'esercizio 2008 la Società si è avvalsa della possibilità, introdotta dal decreto legge 185/2008 convertito in legge a gennaio 2009, di derogare al criterio ordinario di valutazione dei titoli al minore tra costo e valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Pertanto, in assenza di perdita durevole, tali attività finanziarie sono iscritte al medesimo valore risultante dal bilancio al 31 dicembre 2007 diminuito delle commissioni di gestione addebitate su base mensile. Le plusvalenze nette conseguite a seguito delle operazioni di switch sono sospese tra i risconti passivi ed accreditate nel Conto Economico allorché realizzate con la vendita dei titoli.
OPERAZIONI IN VALUTA	Le attività e le passività in moneta estera sono rilevate in contabilità in Euro al cambio in vigore alla data in cui si effettua l'operazione. A fine esercizio tali attività e passività sono esposte al tasso di cambio alla data di chiusura dell'esercizio ed i relativi utili e perdite su cambi sono imputati a conto economico come componenti di reddito di natura finanziaria. Qualora dalla conversione delle poste in valuta emerga un utile netto, tale valore viene, in sede di destinazione del risultato, accantonato in un'apposita riserva non distribuibile fino al realizzo.
RATEI E RISCONTI	Nella voce ratei e risconti sono iscritti i costi ed i ricavi sostenuti o conseguiti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi. Le commissioni di entrata erogate all'atto della stipula dei finanziamenti sono classificate nell'ambito della voce risconti attivi e vengono rilasciate a conto economico sulla base del periodo di durata dei finanziamenti.
FONDI PER RISCHI ED ONERI	Sono destinati a coprire le perdite o i debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali, tuttavia, alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. In particolare i fondi per imposte sono suddivisi tra fondi costituiti a fronte di probabili passività per imposte e fondi per imposte differite.
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	In seguito alla riforma della previdenza complementare di cui alla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) ed ai successivi Decreti e Regolamenti attuativi, i criteri di contabilizzazione applicati al TFR sono conformi alle interpretazioni definite dagli organismi tecnici nazionali competenti. Per effetto di tale riforma, il TFR maturato fino al 31 dicembre 2006 continuerà a rimanere in azienda, mentre quello maturato a partire dal 1° gennaio 2007, sulla base delle scelte implicite o esplicite operate dai dipendenti, è stato destinato a forme di previdenza complementare o trasferito dalla Società al fondo di tesoreria istituito

presso l'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale (INPS). Pertanto il TFR esposto in bilancio rappresenta l'effettivo debito nei confronti dei dipendenti per le indennità di fine rapporto in conformità alla legge e ai contratti di lavoro vigenti, tenendo conto di ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Sono iscritti al valore nominale. Non esistono debiti con scadenza oltre i cinque anni.

DEBITI

Accolgono l'ammontare al valore nominale delle garanzie prestate a terzi e/o ricevute da terzi oltre a conti di memoria.

**CONTI
D'ORDINE**

I ricavi, i proventi, costi e oneri sono rilevati secondo il principio di competenza economica rettificati per effetto del meccanismo del Balance Eurocontrol che comporta la commisurazione dei ricavi ai costi effettivi sostenuti per i servizi di controllo della navigazione aerea di rotta. I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

**CONTO
ECONOMICO**

Le imposte sul reddito sono calcolate secondo il principio della competenza, sulla base delle aliquote fiscali in vigore. In particolare le stesse sono considerate come una spesa sostenuta dall'impresa nella produzione del reddito e sono imputate nello stesso esercizio in cui sono contabilizzati i ricavi ed i costi ai quali esse si riferiscono, tenendo conto della situazione fiscale della Società e della normativa fiscale vigente.

IMPOSTE

Le imposte anticipate sono rilevate qualora sussista la ragionevole certezza del loro recupero. Le imposte differite sono sempre rilevate, a meno che non sia ritenuto improbabile che il relativo debito insorga.

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE ATTIVO

Immobilizzazioni

La voce ammonta a 70.435 migliaia di Euro registrando, rispetto all'esercizio precedente, una variazione netta in aumento di 7.978 migliaia di Euro. Le movimentazioni avvenute, nel corso dell'esercizio, sono rappresentate nella tabella seguente:

**IMMOBILIZZA-
ZIONI
IMMATERIALI**

Descrizione	Saldo al		Incrementi	Decrementi	Amm.to	Saldo al
	31.12.07	Riclassifiche				31.12.08
Diritti di utiliz.ne opere dell'ingegno	12.331	0	5.118	0	(9.563)	7.886
Altre immobilizzazioni immateriali	4.647	0	3.267	0	(2.934)	4.980
Immobilizzazioni in corso ed acconti	45.479	(320)	20.795	(8.385)	0	57.569
Totale	62.457	(320)	29.180	(8.385)	(12.497)	70.435

L'incremento della voce "diritti di utilizzazione opere dell'ingegno" per 5.118 migliaia di Euro si riferisce principalmente a:

- i) l'implementazione di nuovi moduli relativi al sistema informativo gestionale Oracle per la gestione del piano investimenti e dell'inventario fisico dei cespiti aziendali per 1.252 migliaia di Euro;
 - ii) le licenze d'uso sia per i sistemi gestionali che operativi per 887 migliaia di Euro;
 - iii) i software riguardanti la sicurezza informatica per 563 migliaia di Euro.
- Il decremento si riferisce interamente alla quota di ammortamento di competenza dell'esercizio pari a 9.563 migliaia di Euro.

La voce "altre immobilizzazioni immateriali" si è incrementata nell'esercizio di 3.267 migliaia di Euro e si riferisce principalmente:

- i) alla realizzazione di impianti tecnologici e speciali per l'allestimento della nuova torre di controllo di Bergamo, di proprietà della Società di Gestione, data in comodato d'uso gratuito ad ENAV, e classificata nell'ambito della voce miglione su beni di terzi, per 1.221 migliaia di Euro;
- ii) agli interventi di revisione e completamento del sistema di gestione per la qualità alla luce della evoluzione legata ai requisiti normativi, per 1.508 migliaia di Euro;
- iii) agli oneri accessori su finanziamenti, pari a 226 migliaia di Euro, al netto degli ammortamenti. Il decremento dell'esercizio è ascrivibile interamente alla quota di ammortamento del 2008 per complessivi 2.934 migliaia di Euro.

La voce "immobilizzazioni in corso ed acconti" ha registrato nell'esercizio un incremento di 20.795 migliaia di Euro, connesso, principalmente, ai seguenti progetti di investimento:

- *Coflight* per 6.221 migliaia di Euro, che prevede lo sviluppo di un software per la realizzazione di un sistema di elaborazione dei dati di volo di nuova generazione realizzato in collaborazione con la francese DSNA e la svizzera Skyguide.
- *Cockpit Simulator* per 1.688 migliaia di Euro riguardante l'aggiornamento e l'integrazione del software del simulatore di volo ACS (Advanced Cockpit Simulator) per l'integrazione con i sistemi e le piattaforme di progettazione delle procedure di ENAV.
- *Siam* per 917 migliaia di Euro, sistema innovativo CNS/ATM il cui obiettivo è la realizzazione di un prototipo di sistema che sia di supporto agli avvicinamenti ed atterraggi strumentali di precisione degli aerei soprattutto per gli aeroporti minori.

I decrementi per 8.385 migliaia di Euro si riferiscono ai progetti conclusi nell'esercizio ed entrati in uso.

Nel prospetto di dettaglio n. 2, allegato alla presente nota integrativa, viene riportata la suddivisione dei movimenti delle immobilizzazioni immateriali distinta tra costo storico e ammortamento accumulato così come richiesto dall'art. 2427 comma 1 punto 2) del Codice Civile.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

La voce immobilizzazioni materiali ammonta, al 31 dicembre 2008, a 1.083.555 migliaia di Euro registrando una variazione netta in aumento di 68.078 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Nella tabella seguente viene riportata la movimentazione del saldo delle immobilizzazioni materiali avvenuta nel corso dell'esercizio e nel prospetto di dettaglio n. 3, allegato alla presente nota integrativa, la suddivisione dei movimenti distinti tra costo storico e fondo ammortamento così come richiesto dall'art. 2427 comma 1 punto 2) del Codice Civile:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Riclassifiche	Incrementi	Decrementi	Amm.to	Saldo al 31.12.08
Terreni e fabbricati	151.217	0	25.619	0	(8.820)	168.016
Impianti e macchinari	433.767	0	100.262	(690)	(77.432)	455.907
Attrezzature industriali e comm.li	130.957	0	13.320	0	(16.021)	128.256
Altri beni	39.802	0	5.764	(31)	(13.509)	32.026
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	259.734	(250)	184.831	(144.965)	0	299.350
Totale	1.015.477	(250)	329.796	(145.686)	(115.782)	1.083.555

Gli incrementi complessivi dell'esercizio, pari a 329.796 migliaia di Euro, si riferiscono:

- per 144.965 migliaia di Euro ad investimenti ultimati ed entrati in funzione nel corso dell'esercizio, tra cui si evidenziano:
 - i) l'ammodernamento dell'infrastruttura ATM dell'aeroporto di Venezia Lido;
 - ii) il rinnovamento del radar primario e secondario di Monte Lesima e del radar secondario di masseria Orimini;
 - iii) l'ammodernamento dell'ATC di Lamezia Terme;
 - iv) l'installazione di un sistema di multilaterazione per il potenziamento della sorveglianza sulla superficie aeroportuale di Linate; v) la manutenzione evolutiva su vari sistemi esistenti.
- per 184.831 migliaia di Euro a progetti di investimento in corso di realizzazione, tra cui il sistema integrato per la rilevazione del wind shear a Palermo, la realizzazione del nuovo blocco tecnico di Venezia Tessera, l'implementazione del sistema Data Link 2000, la realizzazione della rete privata virtuale E-NET, l'allestimento TLC e meteo e automazione torre di Bergamo, l'ammodernamento delle comunicazioni TBT dell'ACC di Roma.

I decrementi dell'esercizio pari a complessivi 145.686 migliaia di Euro, si riferiscono per 144.965 migliaia di Euro al decremento delle immobilizzazioni in corso ed acconti per l'entrata in esercizio dei cespiti dei programmi di investimento ultimati nel 2008 e classificati a voce propria e, per la restante parte, alla dismissione di cespiti sia per impianti posti in fuori uso o venduti in quanto tecnologicamente superati. Gli ammortamenti di competenza dell'esercizio ammontano a 115.782 migliaia di Euro.

Si evidenzia che parte degli investimenti, per un costo storico pari a 193.749 migliaia di Euro, sono coperti da finanziamenti ricevuti nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON) finalizzato ad interventi negli aeroporti del sud. I contributi in conto capitale ricevuti per questi investimenti vengono sospesi e rilasciati a conto economico in relazione agli ammortamenti generati dagli investimenti a cui si riferiscono, di cui la quota di competenza nell'esercizio ammonta a 13.302 migliaia di Euro.

Sono ancora in corso le complesse procedure di valorizzazione dei cespiti di natura demaniale, attribuiti all'atto della trasformazione dell'ENAV in Società per Azioni, 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 ad un valore simbolico, saranno iscritti nell'attivo con contropartita nel patrimonio netto della Società, senza ulteriori aggravii per oneri di natura fiscale.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie, rappresentate da partecipazioni, ammontano al 31 dicembre 2008, a 114.817 migliaia di Euro (114.650 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono così composte:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Partecipazioni:				
a) in imprese controllate	114.532	0	0	114.532
b) in altre imprese	118	167		285
Totale	114.650	167	0	114.817

Le partecipazioni in imprese controllate, che non hanno subito variazioni nel corso dell'esercizio, si riferiscono per 113.827 migliaia di Euro alla partecipazione totalitaria in Techno Sky S.r.l. e per 705 migliaia di Euro alla quota di partecipazione del 60% detenuta nel Consorzio Sicta. Relativamente alla Controllata Techno Sky, si evidenzia che il valore di costo e di sottoscrizione iscritto in bilancio ed il maggior valore di carico della partecipazione, rispetto alla valutazione con il metodo del Patrimonio Netto e al Patrimonio Netto contabile, trovano giustificazione nei benefici economici futuri individuati e valutati in autorevoli perizie redatte al momento dell'acquisizione e sostanzialmente confermate dai risultati conseguiti nel 2008.

L'incremento della voce partecipazioni in altre imprese per complessivi 167 migliaia di Euro, si riferisce alla quota di partecipazione al capitale sociale (16,66%) della newco ESSP di diritto francese a responsabilità limitata sottoscritto da ENAV nel mese di settembre 2008. Tale società, a cui partecipano i principali service provider europei, ha per oggetto la gestione del sistema di navigazione satellitare EGNOS e la fornitura dei relativi servizi. In seguito alla costituzione di tale società, il Gruppo Europeo di Interesse Economico, a cui ENAV partecipa per la stessa quota del 16,66% è stato posto in liquidazione, in quanto l'attività effettuata dal GEIE è stata acquisita dalla newco. La relativa quota di partecipazione è iscritta nell'ambito della stessa voce "altre imprese" insieme alla partecipazione del 10% nel Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq (CIITI).

Il CIITI ha eseguito, per conto del Ministero per gli Affari Esteri e/o del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dei Trasporti, l'elaborazione del "Piano Nazionale dei Trasporti" per l'Iraq. Sono stati affidati al Consorzio due altri incarichi relativi: i) ad un corso di formazione riguardante il tema della pianificazione dei trasporti; ii) ad uno studio per la rete di trasporto multimodale della regione sud dell'Iraq comprensivo della nuova configurazione dei porti iracheni e progettazione esecutiva della linea ferroviaria di collegamento con il Kuwait.

In allegato alla presente nota integrativa, prospetto di dettaglio n 4, sono riportate le informazioni richieste dall'art. 2427 comma 1 punto 5 del Codice Civile, mentre nel prospetto di dettaglio n. 5 sono riportati i rapporti economici e patrimoniali intrattenuti con le imprese controllate.

Attivo circolante

Le rimanenze di magazzino, rappresentate da parti di ricambio, ammontano al 31 dicembre 2008 a 67.847 migliaia di Euro (65.352 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e la variazione avvenuta nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

RIMANENZE

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Magazzino fiduciario	65.619	5.507	(3.750)	67.376
Magazzino diretto	5.159	410	(1.424)	4.145
Magazzino radiomisure	1.021	75	(184)	912
	71.799	5.992	(5.358)	72.433
Fondo svalutazione magazzino	(6.447)	(447)	2.308	(4.586)
Totale	65.352	5.545	(3.050)	67.847

L'incremento dell'esercizio, al lordo del Fondo svalutazione magazzino, pari a 5.992 migliaia di Euro si riferisce principalmente al magazzino fiduciario per l'acquisto di parti di ricambio di prima dotazione per sistemi di recente fornitura nonché per il trasferimento a tale magazzino di beni presenti nel magazzino diretto (980 migliaia di Euro). I decrementi pari a 5.358 migliaia di Euro riguardano, oltre che le uscite dal magazzino di parti di ricambio impiegate nei sistemi, anche la cessione onerosa di beni obsoleti non più utilizzabili sui sistemi in uso presso le postazioni della Società, all'Aeronautica Militare per 2.140 migliaia di Euro, beni svalutati negli esercizi precedenti. In seguito a tale cessione, il fondo svalutazione magazzino è stato utilizzato per pari importo. L'incremento del fondo pari a 447 migliaia di Euro riguarda parti di ricambio non più utilizzabili in quanto i relativi sistemi sono stati sostituiti con altri di recente installazione. Per tali componenti obsoleti, si procederà a future cessioni attraverso l'individuazione delle eventuali società interessate all'acquisto.

Le parti di ricambio presenti nel magazzino fiduciario sono depositate presso la Controllata Techno Sky S.r.l. che le gestisce per conto di ENAV.

Crediti

I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 551.667 migliaia di Euro (472.828 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) registrando un incremento netto di 78.839 migliaia di Euro, e sono così composti:

**CREDITI
VERSO CLIENTI**

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Credito verso Eurocontrol	110.102	99.561
Credito verso Ministero dell'Econ. e Finanze	385.634	312.270
Credito verso Ministero dei Trasporti	60.000	60.000
Crediti verso altri clienti	16.399	12.279
Crediti in sofferenza	1.905	1.905
	574.040	486.015
Fondo svalutazione crediti	(22.373)	(13.187)
Totale crediti verso clienti	551.667	472.828

Il "credito verso Eurocontrol" si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2008 pari rispettivamente a 100.370 migliaia di Euro (84.831 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e 9.732 migliaia di Euro (14.730 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007). L'incremento del credito di rotta è dovuto principalmente al mancato incasso del credito derivante dal maggiore vettore italiano, mentre il decremento del credito di terminale si riferisce alla cancellazione di crediti svalutati negli esercizi precedenti, ed eliminati nel 2008 in quanto considerati non più recuperabili. Di tali crediti, successivamente alla chiusura dell'esercizio, sono stati incassati 71,4 milioni di Euro.

Il "credito verso il Ministero dell'Economia e Finanze" pari a 385.634 migliaia di Euro riguarda la parte del servizio di assistenza al volo prestato da ENAV che per legge risulta a carico di tale Ministero comprensiva anche di quanto previsto dalla legge 248 del 2 dicembre 2005 all'art. 11 sexies, e cioè: i) le agevolazioni a favore dei vettori per il servizio di terminale nazionale e comunitario; ii) il riconoscimento dei costi connessi agli aeroporti a basso traffico e anche agli aeroporti maggiori fino alla concorrenza dei costi equivalenti allo sviluppo dell'1,5% delle unità di servizio su base nazionale; iii) i voli esenti. Il credito complessivo verso il Ministero dell'Economia e Finanze comprende 174 milioni di Euro relativi al triennio 2004/2006. La condizione vincolante all'incasso di tale importo è stata superata con la successiva sottoscrizione del contratto di servizio 2004-2006 tra ENAV e i Ministeri competenti avvenuta a fine 2008, e di conseguenza nel mese di aprile 2009, sono stati incassati 128 milioni di Euro. Non sussistono comunque dubbi sulla esigibilità del restante credito.

Il "credito verso il Ministero dei Trasporti" accoglie il contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti da ENAV per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa, come previsto dall'art. 11 septies della Legge 248. A fine 2008 il Ministero ha provveduto ad erogare il contributo di 30 milioni di Euro riguardante l'esercizio 2006. Nell'anno 2008 è stata rilevata la quota di competenza dell'esercizio.

I crediti verso altri clienti si riferiscono ad alcune società di gestione aeroportuale.

I "crediti in sofferenza" interamente svalutati e non movimentati nel corso dell'esercizio, si riferiscono ai crediti per l'assistenza al volo sorti precedentemente all'adesione ad Eurocontrol.

Il "fondo svalutazione crediti" pari a 22.373 migliaia di Euro (13.187 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) ha subito nel periodo un incremento netto pari a 9.186 migliaia di Euro in seguito alle seguenti movimentazioni:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi		Saldo al 31.12.08
			cancellazioni	utilizzi	
Fondo svalutazione crediti	13.187	17.638	(7.543)	(909)	22.373
Totale	13.187	17.638	(7.543)	(909)	22.373

L'incremento dell'esercizio pari a 17.638 migliaia di Euro, si riferisce alla svalutazione di crediti dubbi riguardanti principalmente crediti per ricavi di rotta verso vettori per i quali sono iniziate le procedure concorsuali o che hanno concluso l'attività nel corso dell'esercizio; in particolare, la parte rilevante di tale accantonamento riguarda la svalutazione del credito per servizi di rotta verso il gruppo Alitalia, non incassato al momento della dichiarazione di insolvenza, 5 settembre 2008, che unitamente al credito per il terminale ammonta a circa 14,5 milioni di Euro. Il decremento, pari a complessivi 8.452 migliaia di Euro, si riferisce per

7.543 migliaia di Euro a cancellazioni di crediti svalutati in esercizi precedenti e considerati non più recuperabili, riguardanti principalmente i crediti di terminale; il 2008 è stato il primo anno in cui Eurocontrol ha comunicato tali cancellazioni, uniformandosi al trattamento seguito per i crediti riguardanti la rotta. L'ulteriore decremento per 909 migliaia di Euro riguarda invece l'incasso di crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti.

I crediti verso imprese controllate ammontano al 31 dicembre 2008 a 3.879 migliaia di Euro (8.086 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007), e si riferiscono per 3.438 migliaia di Euro al credito verso la Controllata Techno Sky, di cui 3.230 migliaia di Euro riguardante il conto corrente di corrispondenza, infruttifero di interessi, instaurato con la controllata nell'esercizio precedente e decrementatosi nel 2008 per 4.408 migliaia di Euro a seguito della compensazione delle partite debitorie fatturate entro fine anno. La restante parte, pari a 441 migliaia di Euro, si riferisce al credito verso il Consorzio Sicta relativo principalmente al canone di locazione degli uffici di proprietà di ENAV.

**CREDITI VERSO
IMPRESE
CONTROLLATE**

I crediti tributari, che ammontano a 102.076 migliaia di Euro (210.999 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e registrano un decremento di 108.923 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, sono così composti:

**CREDITI
TRIBUTARI**

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Entro i dodici mesi		
Credito verso erario per IVA	87.950	77.792
Credito per imposte dirette	14.126	19.765
<i>Totale entro i dodici mesi</i>	<i>102.076</i>	<i>97.557</i>
Oltre i dodici mesi		
Credito verso erario per IVA	0	113.442
<i>Totale oltre i dodici mesi</i>	<i>0</i>	<i>113.442</i>
Totale complessivo	102.076	210.999

Il "credito verso erario per IVA" si è decrementato nel corso dell'esercizio in seguito all'incasso dell'IVA chiesta a rimborso negli anni 2001, 2002 e 2003 per un importo, comprensivo di interessi, pari a 108.628 migliaia di Euro.

Con riferimento invece all'IVA chiesta a rimborso nel 2005 e 2007, per un importo in quota capitale pari a 78.000 migliaia di Euro, l'Agenzia delle Entrate ha chiesto nel mese di luglio la documentazione a supporto di tale ammontare e il rilascio di fidejussione a garanzia del credito. La Società ha rilasciato a tal fine una dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestando di essere un "contribuente virtuoso" ed in quanto tale esonerato dal rilascio della fidejussione. Tale richiesta fa ragionevolmente ritenere che il rimborso possa avvenire entro l'esercizio 2009 e di conseguenza il credito è stato esposto con scadenza entro i 12 mesi.

Il "credito per imposte dirette" pari a 14.126 migliaia di Euro, si riferisce al credito IRES dell'esercizio precedente, pari a 18.403 migliaia di Euro, utilizzato per 4.276 migliaia di Euro in compensazione dell'imposta di competenza del periodo, pari a 4.602 migliaia di Euro ed incrementata con il credito per ritenute subite nel 2008 per 326 migliaia di Euro. Il credito IRAP dell'esercizio precedente, pari a 1.362 migliaia di Euro, è stato portato in riduzione del debito per imposte correnti del periodo.

**IMPOSTE
ANTICIPATE**

Ammontano a 10.456 migliaia di Euro (9.330 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono iscritte prevalentemente su fondi tassati e fondo svalutazione magazzino. Le movimentazioni avvenute nel corso dell'esercizio sono state le seguenti:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Imposte antic. su f.di rischi tassati	5.211	4.224	(564)	8.871
Imposte antic. su sval.ne magazzino	2.056	143	(736)	1.463
Imposte antic. su perdita fiscale	1.887	-	(1.887)	-
Altre	176	6	(60)	122
Totale	9.330	4.373	(3.247)	10.456

L'incremento pari a 4.373 migliaia di Euro riguarda, principalmente, la rilevazione di imposte anticipate sulla svalutazione dei crediti, tassata ai fini fiscali, effettuata nell'esercizio. Il decremento pari a complessivi 3.247 migliaia di Euro si riferisce in particolare al rigiro delle anticipate iscritte nell'esercizio precedente sulla perdita fiscale per 1.887 migliaia di Euro e alle quote dedotte nell'esercizio di fondi tassati per 1.300 migliaia di Euro. Si rimanda al prospetto n. 6 allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte anticipate, le variazioni subite nell'esercizio e l'aliquota di imposta applicata. Si precisa che tali imposte anticipate sono state contabilizzate poiché si ritiene vi sia ragionevole certezza di realizzare in futuro imponibili fiscali tali da consentire il recupero delle stesse.

**CREDITI
VERSO ALTRI**

Tale voce, interamente con scadenza entro i 12 mesi, mostra un saldo pari a 4.491 migliaia di Euro (3.180 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) ed è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Crediti verso il personale	4.243	4.348
Depositi cauzionali	325	430
Credito verso Amministrazione Difesa	168	168
Crediti diversi	3.377	1.856
	8.113	6.802
Fondo svalutazione altri crediti	(3.622)	(3.622)
Totale altri crediti	4.491	3.180

Il "credito verso il personale" si riferisce principalmente agli anticipi di missione erogate ai dipendenti in trasferta ed ancora non concluse a fine esercizio, di cui la parte rilevante pari a 3.622 migliaia di Euro riguarda gli anticipi di missioni erogate, già oggetto di indagine da parte dell'autorità giudiziaria, e svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti. A garanzia della recuperabilità del credito è stato effettuato il sequestro conservativo di un quinto delle pensioni, del fondo TFS e TFR, oltre al sequestro dei conti correnti e per alcuni soggetti anche delle proprietà immobiliari.

Il decremento dei depositi cauzionali è riferito principalmente all'incasso di quanto versato all'INPDAP negli anni passati per la locazione dello stabile in via delle Rupicole in seguito

al termine alla restituzione dei locali.

La voce "crediti diversi" contiene per 1.134 migliaia di Euro il credito verso un Istituto Bancario per interessi calcolati ed addebitati erroneamente dalla Banca al 30 giugno 2008, e restituiti nel mese di gennaio 2009.

Il "credito per balance Eurocontrol" non ha subito movimentazioni nel corso dell'esercizio. Per ulteriori informazioni si rimanda all'apposito paragrafo posto nella parte finale della presente nota integrativa.

**CREDITO PER
BALANCE
EUROCONTROL**

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni ammontano, al 31 dicembre 2008, a 40.581 migliaia di Euro, con un decremento rispetto all'esercizio precedente di 202 migliaia di Euro. Il portafoglio titoli al 31 dicembre 2008 è così composto:

**ATTIVITÀ
FINANZIARIE
CHE NON
COSTITUISCO-
NO IMMOBI-
LIZZAZIONI**

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Fondi assicurativi AIG	40.581	40.783
Totale attività finanziarie che non costituiscono imm.ni	40.581	40.783

In aderenza all'articolo 15 comma 13 del Decreto Legge anti crisi 185/2008 convertito con modifiche dalla legge 2/2009 e tenendo presente l'eccezionale situazione di turbolenza nei mercati finanziari, si è derogato, ai sensi di tale articolo, al criterio di valutazione dei titoli come previsto dal Codice Civile art. 2426, iscrivendo l'investimento finanziario nel fondo AIG al valore risultante dal bilancio chiuso al 2007 diminuito dalle commissioni erogate nell'esercizio. Tale criterio è stato applicato nel presupposto che il minor valore alla data di chiusura dell'esercizio, pari a circa 5,4 milioni di Euro, non rappresenta una perdita durevole, tenuto conto che:

- i) non sussistono allo stato dei fatti elementi che lascino intravedere rischi di default dell'emittente;
- ii) la composizione qualitativa del portafoglio gestito dai fondi comuni evidenzia titoli con rating positivo;
- iii) le previsioni nel breve medio periodo fornite da AIG mostrano una capacità prospettica di recupero di tale minor valore.

Le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale ammontano a 25.242 migliaia di Euro al 31 dicembre 2008 (6.034 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono comprensive degli interessi maturati e delle giacenze di cassa per 30 migliaia di Euro.

**DISPONIBILITÀ
LIQUIDE**

Il saldo al 31 dicembre 2008 è pari a 1.176 migliaia di Euro (73 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e si riferisce esclusivamente ai risconti attivi rilevati su premi assicurativi, canoni di locazione e sull'arrangement fee riconosciuta all'Istituto Bancario all'atto della stipula dei finanziamenti a medio termine. Tale commissione per un importo lordo sui tre finanziamenti stipulati, pari a 873 migliaia di Euro, viene riscontata sulla base della durata dei finanziamenti; la quota dell'esercizio ammonta a 56 migliaia di Euro.

**RATEI E
RISCONTI**

STATO PATRIMONIALE PASSIVO

PATRIMONIO NETTO Il patrimonio netto al 31 dicembre 2008 è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Capitale sociale (*)	1.121.744	1.121.744
Riserva legale	6.124	5.372
Altre riserve:		
a) Riserva ex L. 292/93	9.189	9.189
b) Riserva straordinaria	961	961
c) Riserva contributi in conto capitale	51.816	51.816
Utili/(Perdite) portati a nuovo	45.354	31.069
Utile/(Perdita) dell'esercizio	23.772	15.037
Totale	1.258.960	1.235.188

(*) Il capitale sociale 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.

Per quanto riguarda l'analisi della movimentazione del patrimonio netto e le informazioni richieste dall'art. 2427 del Codice Civile si rinvia ai prospetti di dettaglio n. 7 e 8 allegati alla presente nota integrativa.

Con riferimento alle variazioni intervenute nell'ambito del patrimonio netto, si evidenzia che, con l'assemblea ordinaria di approvazione del bilancio d'esercizio, tenutasi il 7 maggio 2008, è stato deliberato di:

- i) accantonare a riserva legale il 5% del risultato d'esercizio per un importo pari a 752 migliaia di Euro;
- ii) riportare a riserva per utili a nuovo il restante importo pari a 14.285 migliaia di Euro.

Con riferimento alla composizione delle "altre riserve" si riporta quanto segue:

- "Riserva ex Legge 292/93" pari a 9.189 migliaia di Euro formata con il surplus di patrimonio netto definitivamente accertato in seguito alla trasformazione dell'ENAV in S.p.A. rispetto al patrimonio provvisorio dell'ex Ente;
- "Riserva straordinaria" pari a 961 migliaia di Euro formata per 226 migliaia di Euro dal surplus di patrimonio netto e per la differenza pari a 735 migliaia di Euro dal residuo utile d'esercizio 2004;
- "Riserva contributi in conto capitale" pari a 51.816 migliaia di Euro formata dai contributi in conto capitale ricevuti nel periodo 1996/2002 ed originariamente esposti al netto delle relative imposte differite che sono state nel frattempo assolte.

Ammontano complessivamente a 31.310 migliaia di Euro (72.350 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e la composizione e movimentazione dell'esercizio è riportata nella seguente tabella:

**FONDI PER
RISCHI ED
ONERI**

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Fondo imposte differite	18.390	0	(18.337)	53
Totale	18.390	0	(18.337)	53
<i>Altri fondi:</i>				
F.do rischi per il contenzioso con il personale	9.465	0	(593)	8.872
F.do rischi per altri contenziosi in essere	5.866	0	(1.457)	4.409
Fondo stabilizzazione tariffe	38.629		(20.653)	17.976
Totale altri fondi	53.960	0	(22.703)	31.257
Totale complessivo	72.350	0	(41.040)	31.310

Il decremento del fondo imposte differite per complessivi 18.337 migliaia di Euro si riferisce principalmente al rigiro delle imposte differite iscritte, nell'esercizio precedente, sui maggiori ammortamenti dedotti ai fini fiscali; nel mese di giugno il disallineamento tra valori contabili e fiscali è stato eliminato mediante affrancamento delle deduzioni extracontabili e versamento dell'imposta sostitutiva, da effettuare in tre rate annuali e classificata nell'ambito dei debiti tributari.

Si rimanda al prospetto n. 6 in allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte differite, le variazioni subite nell'esercizio e l'aliquota di imposta applicata.

Il decremento del "fondo rischi per contenzioso con il personale" per 593 migliaia di Euro si riferisce prevalentemente a contenziosi risolti nell'esercizio. Con riferimento al contenzioso con il personale riguardante il premio di produzione, e in considerazione del fatto che quasi la totalità delle controversie in merito a tale premio ha avuto esito favorevole per la Società, non si ritiene che sussistano i presupposti per poter procedere ad un accantonamento a fondo rischi. Il valore complessivo delle richieste giudiziali (petitum) relativo a contenziosi in essere il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali della Società possibile, è pari a circa 26 milioni di Euro.

Il "fondo rischi per altri contenziosi in essere" è stato utilizzato nell'esercizio per un importo netto di 1.457 migliaia di Euro. Tale importo include l'effetto combinato rinveniente da decrementi di circa 1,8 milioni di Euro per contenziosi definiti nell'esercizio e da un incremento di circa 0,4 milioni di Euro per probabili passività. La stima degli oneri connessi a contenziosi in essere il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali della Società possibile, è pari a circa 5 milioni di Euro.

Il "fondo stabilizzazione tariffe" si è decrementato nell'esercizio in seguito all'utilizzo effettuato per un importo pari a 20.653 migliaia di Euro, al fine di mantenere stabile la tariffa applicata per il 2008. Tale utilizzo, è stato principalmente generato dal minor traffico sviluppato a consuntivo (+0,5%) rispetto a quanto comunicato da Eurocontrol e previsto in sede di determinazione della tariffa per il 2008, pari a circa un incremento del 6% rispetto al preconsuntivo 2007 utilizzato come base per il calcolo tariffario. Tale minor traffico ha comportato una tariffa a consuntivo maggiore rispetto a quella applicata nell'anno. Per i motivi esposti nell'ambito della relazione sulla gestione, si è provveduto a mantenere a carico della Società tale maggiore onere.

Il fondo stabilizzazione tariffe è stato creato nel 2003, in sede di approvazione del bilancio 2002 da parte dell'Assemblea del 9 maggio 2003, mediante destinazione della "Riserva

da definizione crediti tributari e loro regolarizzazioni (legge 289/02)" per 72.697 migliaia di Euro.

Tale fondo è stato incrementato nel 2004 con destinazione di quota parte del risultato d'esercizio 2003, come deliberato dall'assemblea del 29 aprile 2004, per 22.449 migliaia di Euro e utilizzato nello stesso esercizio per 43.457 migliaia di Euro al fine della stabilizzazione delle tariffe. Allo stesso fine il fondo è stato utilizzato nell'esercizio 2005 per 9.975 migliaia di Euro.

Nel 2006 quota parte del risultato d'esercizio 2005 è stato destinato al fondo, come deliberato dall'assemblea del 29 marzo 2006 per 22.809 migliaia di Euro ed utilizzato nello stesso esercizio per 25.894 migliaia di Euro. Nel 2007 il fondo stabilizzazione tariffe non è stato movimentato, in quanto la tariffa a consuntivo è risultata inferiore rispetto a quanto determinato in sede di preventivo. Le movimentazioni su riepilogate sono riportate sinteticamente nella tabella seguente:

Descrizione	Importi
Saldo al 31 dicembre 2003	72.697
Incrementi	22.449
Decrementi	(43.457)
Saldo al 31 dicembre 2004	51.689
Incrementi	0
Decrementi	(9.975)
Saldo al 31 dicembre 2005	41.714
Incrementi	22.809
Decrementi	(25.894)
Saldo al 31 dicembre 2006	38.629
Incrementi	0
Decrementi	0
Saldo al 31 dicembre 2007	38.629
Incrementi	0
Decrementi	(20.653)
Saldo al 31 dicembre 2008	17.976

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Riguarda le indennità da corrispondere alla cessazione del rapporto di lavoro maturate a favore dei dipendenti alla data del 31 dicembre 2006 maggiorate della rivalutazione in conformità alla normativa sulla riforma previdenziale di cui alla Legge 296/2006.

Il TFR maturato dal 1° gennaio 2007 è stato destinato ai Fondi di Previdenza aziendale Previdai e Prevaer, al Fondo di Tesoreria istituito presso l'INPS o ad altri Fondi pensione sulla base delle scelte effettuate dal personale dipendente. Il TFR non contiene il debito verso i dipendenti che non hanno esercitato l'opzione per il passaggio dal Trattamento di Fine Servizio (TFS) al Trattamento di Fine Rapporto (TFR), che verranno liquidati dall'INPDAP.

La movimentazione del Fondo TFR nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Trattamento di fine rapporto	44.626	13.143	(14.250)	43.519
Totale	44.626	13.143	(14.250)	43.519

L'incremento del fondo TFR, pari a 13.143 migliaia di Euro, si riferisce all'accantonamento della quota di TFR maturata nell'esercizio che per complessivi 11.202 migliaia di Euro è stata destinata ai fondi di previdenza aziendale, Prevaer e Previndai (9.227 migliaia di Euro), al Fondo INPS (1.905 migliaia di Euro) e ad altri fondi (70 migliaia di Euro) sulla base delle scelte effettuate dal personale dipendente.

I decrementi di 14.250 migliaia di Euro, riguardano per 11.202 migliaia di Euro i già citati accantonamenti destinati ai fondi previdenziali, e per la restante parte, pari a 3.048 migliaia di Euro, si riferiscono alla cessazione di rapporti di lavoro (1.019 migliaia di Euro), ad anticipi erogati al personale che ne ha fatto richiesta (1.394 migliaia di Euro), al contributo dello 0,5% ed all'imposta sostitutiva sulla rivalutazione.

I debiti ammontano complessivamente a 614.905 migliaia di Euro (519.894 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) con scadenza entro i dodici mesi per 510.451 migliaia di Euro e oltre i dodici mesi per 104.454 migliaia di Euro, e sono così composti:

DEBITI

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Entro i 12 mesi		
Debiti verso banche	254.583	221.413
Acconti	59.460	63.400
Debiti verso fornitori	116.880	136.022
Debiti verso controllate	7.067	13.779
Debiti tributari	10.727	9.296
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale	17.288	23.515
Altri debiti	39.120	44.544
Debiti per balance Eurocontrol	5.326	2.599
<i>Totale entro i dodici mesi</i>	<i>510.451</i>	<i>514.568</i>
Oltre i 12 mesi		
Debiti verso banche	100.000	0
Debiti tributari	2.658	0
Debiti per balance Eurocontrol	1.796	5.326
<i>Totale oltre i dodici mesi</i>	<i>104.454</i>	<i>5.326</i>
Totale complessivo	614.905	519.894

Nel corso dell'esercizio, in seguito al perdurare del mancato incasso dei crediti verso i Ministeri e in coerenza con le strategie di investimento della Società, è stata rivista l'esposizione finanziaria rimodulandola su linee di breve e di medio periodo al fine di garantire una flessibilità di gestione e la copertura degli investimenti strategici della Società. Si è pertanto proceduto alla stipula di finanziamenti di medio periodo a 3 e 5 anni ed alla rivisitazione delle condizioni economiche delle esposizioni a breve periodo con primari istituti di credito. Nel prospetto di dettaglio n. 9 allegato alla presente nota integrativa sono riportate le informazioni riguardanti i finanziamenti e le linee di credito concesse.

**DEBITI VERSO
BANCHE**

Con riferimento all'apertura di credito con una di questi, si segnala che nel saldo a fine anno pari a 99,5 milioni di Euro, sono compresi 1,1 milioni di Euro relativi ad interessi addebitati dalla banca e non dovuti, restituiti nel mese di gennaio 2009.

Si evidenzia inoltre che, il 4 dicembre 2008 sono stati stipulati, a tasso variabile Euribor a un mese più uno spread di 0,34 punti percentuali, due finanziamenti di medio periodo di 40 milioni ciascuno con durata rispettivamente a 3 anni e 5 anni, con opzione di estensione per ulteriori analoghi periodi, alle stesse condizioni. Con l'erogazione dei suddetti finanziamenti, avvenuta nel 2009, si è rientrati parzialmente nella linea di credito concessa da altra Banca.

- ACCONTI** Ammontano a complessivi 59.460 migliaia di Euro (63.400 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) con un decremento di 3.940 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente in seguito ai minori incassi da parte di Eurocontrol connessi sia al minor traffico sviluppato che ai mancati incassi da parte del Gruppo Alitalia. Tale voce si riferisce al debito verso il Ministero dell'Economia e Finanze riguardante gli incassi ricevuti da Eurocontrol di competenza dell'Aeronautica Militare per prestazioni rese riguardanti la rotta pari a 56.184 migliaia di Euro (58.942 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e, per 3.276 migliaia di Euro (4.458 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007), ai ricavi relativi alla fornitura dei servizi di assistenza al volo negli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile. Tali importi verranno conguagliati con il credito vantato verso lo stesso Ministero per le prestazioni rese in regime di esenzione tariffaria e per i contributi sugli aeroporti.
- DEBITI VERSO FORNITORI** I "debiti verso fornitori" ammontano a 116.880 migliaia di Euro (136.022 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) comprensivi delle fatture da ricevere per 35.506 migliaia di Euro. Tale debito è diminuito nei mesi successivi in seguito ai pagamenti effettuati per un importo pari a circa 29,5 milioni di Euro.
- DEBITI VERSO CONTROLLATE** I debiti verso controllate pari a 7.067 migliaia di Euro (13.779 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) si riferiscono per 5.821 migliaia di Euro al debito verso la Controllata Techno Sky S.r.l. principalmente per fatture da ricevere al 31 dicembre 2008 e riguardante vari contratti in essere. La restante parte, pari a 1.246 migliaia di Euro, riguarda il debito verso il Consorzio Sicta per l'attività di supporto specialistico prestata su vari progetti anche finanziati dalla Comunità Europea. Tutti i debiti hanno scadenza entro i 12 mesi.
- DEBITI TRIBUTARI** I "debiti tributari" pari a complessivi 13.385 migliaia di Euro (9.296 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) si riferiscono principalmente alle seguenti voci:
i) per 6.202 migliaia di Euro (di cui 2.658 migliaia di Euro con scadenza oltre i dodici mesi) all'imposta sostitutiva da erogare nel 2009 e 2010 all'Erario a seguito dell'affrancamento delle deduzioni extracontabili riguardante la differenza degli ammortamenti ordinari rilevati nel Conto Economico nell'esercizio precedente e quelle fiscalmente ammesse. Tale imposta, di cui la prima quota è stata erogata nel mese di giugno 2008, va versata relativamente alla seconda e terza rata comprensiva di interessi determinati in misura fissa al tasso del 2,5%. Tali interessi per la quota di competenza dell'esercizio, sono stati rilevati nell'ambito dei ratei passivi;
ii) per 5.728 migliaia di Euro, il debito si riferisce alle ritenute effettuate al personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2009;
iii) per 1.038 migliaia di Euro al debito per IRAP determinato dalla differenza tra l'imposta dovuta nell'esercizio pari a 17.794 migliaia di Euro e la sommatoria degli acconti versati nel corso del 2008 pari a 15.394 migliaia di Euro e dei crediti per imposte dirette pari a 1.362 migliaia di Euro.
- DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE** Il "debito verso istituti di previdenza e sicurezza sociale" pari a 17.288 migliaia di Euro, (23.515 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007), si riferisce oltre che agli oneri sociali maturati sulle competenze relative al mese di dicembre del personale dipendente e versate nel mese successivo, comprensivo dell'INAIL, anche ai contributi relativi al costo del personale rilevato per competenza, pari a 8.071 migliaia di Euro. Il decremento della voce in oggetto, rispetto all'esercizio precedente, è principalmente imputabile ai minori oneri sociali maturati sulle competenze del personale di dicembre che non contengono la tredicesima mensilità erogata nel mese di novembre in accordo al nuovo CCNL.

Gli altri debiti ammontano a 39.120 migliaia di Euro (44.544 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono così composti:

ALTRI DEBITI

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Debiti verso il personale	32.037	37.932
Debiti per previdenza integrativa	5.527	4.905
Altri	1.556	1.707
Totale	39.120	44.544

Il "debito verso il personale" pari a 32.037 migliaia di Euro accoglie: i) il debito per ferie maturate e non godute per 11.693 migliaia di Euro (11.044 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007); ii) i debiti connessi al personale per complessivi 20.344 migliaia di Euro, relativi alla rilevazione per competenza delle voci riguardanti lo straordinario, ore aggiuntive, maggiorazioni per lavoro in turno e premio di risultato.

I "debiti per previdenza integrativa" pari a complessivi 5.527 migliaia di Euro riguardano l'importo da versare ai fondi di previdenza aziendali quali Prevaer e Previndai e agli altri fondi scelti dal personale dipendente.

Gli "altri debiti", pari a 1.556 migliaia di Euro, si sono decrementati nell'esercizio principalmente a seguito del pagamento all'assicurazione delle spese mediche trattenute ai dipendenti sulle competenze mensili.

Il "debito per balance Eurocontrol" ammonta a 7.122 migliaia di Euro. Per il commento a tale voce, si rimanda a quanto riportato nell'apposito paragrafo posto nella parte finale della presente nota integrativa.

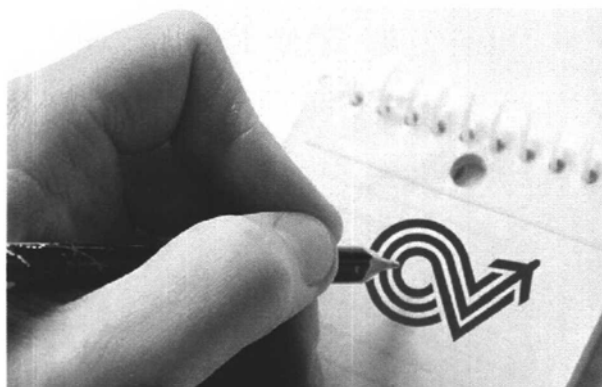
**DEBITO PER
BALANCE
EUROCONTROL**

La voce in oggetto ammonta complessivamente a 127.527 migliaia di Euro (137.189 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e si riferiscono per 255 migliaia di Euro a ratei passivi di cui per 207 migliaia di Euro relativi a interessi passivi maturati sui finanziamenti in essere e per 48 migliaia di Euro agli interessi legali da erogare all'atto del versamento dell'imposta sostitutiva, come riportato nel commento alla voce "debiti tributari".

La differenza per 127.272 migliaia di Euro riguarda i risconti passivi, che sono così formati:

**RATEI E
RISCONTI
PASSIVI**

- contributi PON ricevuti per specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud per 125.143 migliaia di Euro (135.284 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007). La variazione dell'esercizio è dovuta all'effetto netto tra contributi ricevuti nel 2008 pari a 3.161 migliaia di Euro (17.965 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) ed il rigiro al conto economico del risconto per 13.302 migliaia di Euro; si evidenzia che tali contributi partecipano al risultato dell'esercizio in relazione agli ammortamenti relativi agli investimenti a cui sono collegati.



La tabella di seguito riportata evidenzia la movimentazione avvenuta nel corso degli esercizi (in migliaia di Euro);

Descrizione	Importi
Contributi incassati nel 2002	11.314
Contributi incassati nel 2003	22.018
Utilizzi nel 2003	(3.780)
Saldo al 31 dicembre 2003	29.552
Contributi incassati nel 2004	89.230
Utilizzi nel 2004	(5.707)
Saldo al 31 dicembre 2004	113.075
Contributi incassati nel 2005	10.638
Utilizzi nel 2005	(15.569)
Saldo al 31 dicembre 2005	108.144
Contributi incassati nel 2006	30.233
Utilizzi nel 2006	(10.916)
Saldo al 31 dicembre 2006	127.461
Contributi incassati nel 2007	17.695
Utilizzi nel 2007	(9.872)
Saldo al 31 dicembre 2007	135.284
Contributi incassati nel 2008	3.161
Utilizzi nel 2008	(13.302)
Saldo al 31 dicembre 2008	125.143

- contributi europei pari a complessivi 716 migliaia di Euro (698 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) ricevuti su progetti di investimento quali, principalmente, Cristal Med e Blue Med. Tali contributi parteciperanno al risultato d'esercizio con lo stesso criterio dei contributi PON, sopra riportato.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine sono rappresentati da:

i) garanzie prestate da terzi nel nostro interesse per 70.698 migliaia di Euro (9.658 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007). L'incremento dell'esercizio è relativo principalmente al rilascio a favore dell'Amministrazione Finanziaria di una fidejussione a garanzia del rimborso del credito IVA del 2002 per 61.049 migliaia di Euro;

ii) lettera di patronage per 2,5 milioni di Euro, rilasciata nell'interesse della Controllata Techno Sky a favore di una Banca a garanzia dei fidi concessi;

iii) garanzie ricevute da terzi per 93.349 migliaia di Euro (79.962 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) a fronte della corretta esecuzione dei contratti di fornitura stipulati;

iv) conti di memoria per i beni immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000, iscritti ad un valore simbolico di un Euro, e non riportati nell'attivo patrimoniale nell'attesa che venga completata la procedura di identificazione e di determinazione del valore da parte dell'Agenzia del Territorio.

CONTO ECONOMICO**Valore della produzione**

I ricavi delle vendite e delle prestazioni al 31 dicembre 2008 ammontano a 714.253 migliaia di Euro (684.033 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) registrando un incremento di 30.220 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

**RICAVI DELLE
VENDITE E
DELLE
PRESTAZIONI**

La voce in oggetto è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07	Variazioni
<u>Ricavi delle vendite e delle prestazioni:</u>			
Ricavi di rotta	507.109	506.360	749
Ricavi di terminale	42.531	43.582	(1.051)
Utilizzo balance n-2	2.599	(1.113)	3.712
<u>Esenzioni:</u>			
Rotta	16.765	18.338	(1.573)
Terminale	29.001	30.552	(1.551)
Aerop. a basso traffico e aerop. maggiori	94.879	88.188	6.691
Totale esenzioni	140.645	137.078	3.567
Rettifiche tariffe per balance dell'anno	(1.796)	(5.326)	3.530
Utilizzo fondo stabilizzazione tariffe	20.653	0	20.653
Effetto balance	18.857	(5.326)	24.183
Ricavi da business complementari	2.512	3.452	(940)
Ricavi da business complementari	714.253	684.033	30.220

I ricavi di rotta pari a 507.109 migliaia di Euro hanno registrato un leggero incremento (749 migliaia di Euro) rispetto all'esercizio precedente nonostante un contenuto incremento del traffico sviluppato nell'anno, che in termini di unità di servizio, per il traffico pagante, rappresenta uno 0,5% rispetto al 2007 (+7,6% 2007 sul 2006) e la diminuzione della tariffa applicata per il 2008 pari a 66,91 Euro rispetto al 2007 di 67,50 Euro.

I ricavi di terminale pari a 42.531 migliaia di Euro, subiscono una riduzione di 1.051 migliaia di Euro dovuta sia al decremento delle unità di servizio sviluppate nell'esercizio che rappresenta un -0,1% rispetto al 2007 (8,1% 2007 su 2006) che per la riduzione della tariffa di terminale applicata per il 2008 pari a 1,96 Euro rispetto alla tariffa del 2007 di 2,01 Euro.

I ricavi legati alle esenzioni pari a complessivi 140.645 migliaia di Euro, registrano un incremento di 3.567 migliaia di Euro, derivante dall'effetto netto tra minori unità di servizio esenti, sia di rotta che di terminale, sviluppate nell'esercizio e riguardante principalmente la tipologia "esenti non comunicati a Eurocontrol" in seguito al decreto sulle esenzioni 227/T del 28 dicembre 2007 con decorrenza 2008, che ha determinato come paganti i "voli postali" rientranti invece nel 2007 in tale voce, che per i maggiori ricavi legati al contributo sugli aeroporti a basso traffico e per gli aeroporti maggiori. Nello specifico la voce in esame contiene:

- i) le esenzioni di rotta per 16.765 migliaia di Euro con un decremento di 1.573 migliaia di Euro;
- ii) le esenzioni di terminale per 29.001 migliaia di Euro che registrano un decremento di 1.551 migliaia di Euro;
- iii) il contributo sugli aeroporti a basso traffico che hanno sviluppato unità di servizio inferiori all'1,5% per un importo di 62.135 migliaia di Euro;

iv) il contributo sugli aeroporti maggiori fino a concorrenza dei costi necessari per fornire unità di servizio pari all'1,5% su base nazionale come previsto dalla legge 248/05 per un importo di 32.744 migliaia di Euro.

Il balance dell'esercizio per un valore negativo di 1.796 migliaia di Euro è relativo esclusivamente alla differenza tra i costi previsionali di Eurocontrol e Aeronautica Militare Italiana, inseriti in tariffa nel 2007, e quanto effettivamente consuntivato e comunicato ad ENAV successivamente alla chiusura dell'esercizio 2007.

In sede di determinazione della tariffa di rotta a consuntivo per il 2008, ed a seguito del maggior valore emerso rispetto a quanto applicato in sede di previsione, è stato utilizzato il fondo stabilizzazione tariffe per 20.653 migliaia di Euro. Tale maggior valore è dovuto esclusivamente all'andamento del traffico di rotta che ha registrato a fine esercizio un decremento del 5,70% rispetto a quanto previsto in sede di determinazione della tariffa 2008. I costi consuntivi sono stati inferiori rispetto a quanto previsto in sede di previsione, nonostante siano state effettuate svalutazioni su crediti, riguardanti principalmente Alitalia per la parte non incassata all'atto della dichiarazione di insolvenza, non prevedibili in sede di determinazione della tariffa.

INCREMENTI DI IMMOBILI- LIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI

La voce in oggetto, pari a 2.991 migliaia di Euro (2.064 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007), si riferisce interamente alla capitalizzazione dei costi del personale che svolge la propria attività sui programmi di investimento in corso di esecuzione.

ALTRI RICAVI E PROVENTI

Gli altri ricavi e proventi ammontano complessivamente a 47.560 migliaia di Euro (50.236 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) con un decremento nell'esercizio di 2.676 migliaia di Euro, come evidenziato nella tabella sotto riportata:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07	Variazioni
<u>Altri ricavi e proventi:</u>			
Contributi PON	13.302	9.872	3.430
Altri contributi dalla Comunità Europea	267	2.439	(2.172)
Contributi in c/esercizio	30.000	30.000	0
Utilizzo fondo sval.ne crediti	909	2.787	(1.878)
Utilizzo altri fondi	1.437	3.500	(2.063)
Altri ricavi	1.645	1.638	7
Totale altri ricavi e proventi	47.560	50.236	(2.676)

I "contributi PON" riguardano l'assorbimento a conto economico di quota del risconto passivo per 13.302 migliaia di Euro, commisurati agli ammortamenti generati dai cespiti a cui il contributo si riferisce. L'incremento dell'esercizio si riferisce principalmente all'entrata in uso del progetto di investimento relativo all'ammodernamento dell'ATC di Lamezia Terme.

Il "contributo in conto esercizio" per 30.000 migliaia di Euro, rilevato secondo quanto disciplinato dai principi contabili, è stato riconosciuto ad ENAV ai sensi dell'art. 11 septies della Legge 248/05, al fine di compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa.

Gli utilizzi dei fondi riguardano, per 909 migliaia di Euro il fondo svalutazione crediti in seguito all'incasso di crediti prudenzialmente svalutati negli esercizi precedenti, e per 1.437 migliaia di Euro l'utilizzo netto effettuato nell'esercizio di un fondo rischi a seguito della positiva definizione di contenziosi in essere.

Nella voce altri ricavi, sono compresi:

- i) 143 migliaia di Euro verso la Controllata Techno Sky principalmente per il riaddebito dei compensi del Consiglio di Amministrazione per un importo di 95 migliaia di Euro;
- ii) fitti attivi per 399 migliaia di Euro riferiti principalmente agli uffici siti nell'aeroporto di Napoli e locati ad Enac e al Consorzio Sicta.

Ammontano al 31 dicembre 2008 a 716.741 migliaia di Euro (680.316 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) registrando un incremento netto di 36.425 migliaia di Euro, principalmente imputabile alla svalutazione dei crediti di rotta e di terminale riguardanti in misura maggiore il credito aperto verso Alitalia all'atto della dichiarazione dello stato di insolvenza ed il costo del personale per il rinnovo del CCNL.

COSTI DELLA PRODUZIONE

La composizione dei costi della produzione è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07	Variazioni
Costi della produzione			
<i>Costi per materie prime, suss., di cons.e merci</i>	6.067	6.417	(350)
<u>Per servizi:</u>			
• costi di manutenzione	72.840	76.774	(3.934)
• contribuzione Eurocontrol e Ceats	47.678	48.539	(861)
• costi per utenze e telecomunicazioni	28.713	26.803	1.910
• premi assicurativi	7.370	8.378	(1.008)
• pulizia e vigilanza	7.862	7.483	379
• altri costi riguardanti il personale	11.164	9.587	1.577
• altre spese per servizi	18.220	16.181	2.039
<i>Totale costi per servizi</i>	193.847	193.745	102
<i>Per godimento beni di terzi</i>	4.113	4.447	(334)
<i>Per il personale</i>	367.339	357.011	10.328
<u>Ammortamenti e svalutazioni:</u>			
• immobilizzazioni immateriali	12.497	10.877	1.620
• immobilizzazioni materiali	115.782	106.724	9.058
• svalutazione crediti	17.638	1.609	16.029
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	145.917	119.210	26.707
<i>Variazione delle rimanenze</i>	(2.484)	(2.549)	65
<i>Accantonamenti per rischi</i>	0	550	(550)
<i>Oneri diversi di gestione</i>	1.942	1.485	457
Totale costo della produzione	716.741	680.316	36.425

La voce "costi per servizi" rimane sostanzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente, come effetto netto tra le varie voci che la compongono, nello specifico:

- i costi di manutenzione si decrementano per 3.934 migliaia di Euro, principalmente imputabile all'effetto combinato della gestione delle manutenzioni degli impianti ed apparati per il controllo del traffico aereo fuori perimetro e della capitalizzazione della manutenzione evolutiva, pari a 5.574 migliaia di Euro, effettuata in conformità a quanto previsto contrattualmente sugli impianti di proprietà. Tale capitalizzazione consegue all'implementazione, a partire dall'esercizio 2008, di un sistema di rilevazione analitica dei costi per commessa riferita agli interventi di natura incrementativa sui software degli impianti, le cui esigenze di sviluppo sono valutate ed autorizzate dal "Software Configuration Control Board" (organismo tecnico formato da ENAV e Techno Sky);
- i costi per utenze e telecomunicazioni si incrementano di 1.910 migliaia di Euro a segui-

to, principalmente, dell'incremento generalizzato delle tariffe di energia elettrica;

- i premi assicurativi si decrementano di 1.008 migliaia di Euro a seguito dei minori costi ottenuti dall'aggiudicazione della gara assicurativa effettuata nel 2008 con una copertura ampliata anche ai rischi in sede legale e penale;
- gli altri costi riguardanti il personale si incrementano per 1.577 migliaia di Euro e si riferiscono principalmente alle trasferte legate ai progetti di investimento in corso di realizzazione, capitalizzati in quota parte ed iscritti nella voce "incrementi per lavori interni";
- l'incremento delle altre spese per servizi si riferiscono: al supporto specialistico per lo sviluppo delle procedure ATC fase 1; ai sistemi di gestione del personale e all'implementazione del progetto Blue Med.

COSTO DEL PERSONALE

Il "costo del personale" al 31 dicembre 2008 ammonta a 367.339 migliaia di Euro (357.011 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007), ed è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07	Variazioni
<i>Per il personale:</i>			
Salari e stipendi, di cui:			
retribuzione fissa	203.613	183.857	19.756
retribuzione variabile	57.447	72.778	(15.331)
<i>Totale salari e stipendi</i>	261.060	256.635	4.425
Oneri sociali	81.379	80.004	1.375
Trattamento di fine rapporto	13.143	11.198	1.945
Altri costi	11.757	9.174	2.583
Totale costo del personale	367.339	357.011	10.328

Le principali variazioni riguardanti l'incremento netto del costo del personale per 10.328 migliaia di Euro sono dovute ai seguenti motivi:

- incremento della retribuzione fissa per 19.756 migliaia di Euro a seguito, oltre alla crescita fisiologica ed all'incremento dell'organico medio per circa 40 unità rispetto al 2007, del rinnovo contrattuale e all'innalzamento a 136 ore dell'orario mensile per prestazione ordinaria del personale operativo, CTA (+ 16 ore), EAV e Meteo (+8 ore);
- diminuzione della retribuzione variabile per 15.331 migliaia di Euro dovuta alle minori ore aggiuntive sviluppate nel 2008 pari a circa 350.000 contro le 510.000 del 2007, all'innalzamento dell'orario per prestazione ordinaria, e al decremento del traffico sviluppato nell'esercizio che ha determinato un minore importo legato al premio di risultato e un minor ricorso all'istituto del differimento ferie;
- aumento degli oneri sociali e del TFR dovuto all'incremento della base imponibile a seguito degli effetti sopra rappresentati;
- incremento degli altri costi del personale principalmente dovuto al ricorso all'istituto dell'incentivo all'esodo con particolare riferimento al personale EAV.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi ed oneri finanziari al 31 dicembre 2008 risultano di segno negativo per 10.220 migliaia di Euro (-1.892 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007). Tale incremento negativo della gestione finanziaria per 8.328 migliaia di Euro è principalmente imputabile alla maggiore esposizione verso il sistema bancario, che ha risentito per la maggior parte dell'anno

di un rialzo dei tassi di interesse legato alla crisi del mercato finanziario (media circa 5%) e solo a seguito degli interventi posti in essere dagli Stati ha registrato, a fine anno, una riduzione sotto il 2%.

La situazione degli affidamenti bancari ha avuto un incremento nel corso dell'anno per far fronte agli impegni di gestione, spese correnti ed investimenti, in presenza dei minori incassi da Eurocontrol, che ha risentito anche dello stato di crisi di Alitalia, e al perdurare del mancato incasso dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il dettaglio degli oneri e proventi finanziari è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07	Variazioni
Proventi ed oneri finanziari			
Altri proventi finanziari:			
• da titoli iscritti nell'attivo circolante	226	2.775	(2.549)
• proventi diversi, di cui:			
a) interessi attivi verso società controllata	175	103	72
b) interessi attivi su credito iva a rimborso	3.647	4.239	(592)
c) interessi attivi su conti correnti bancari	1.350	1.009	341
d) altri interessi attivi	570	798	(228)
<i>Totale proventi diversi</i>	<i>5.742</i>	<i>6.149</i>	<i>(407)</i>
Totale altri proventi finanziari	5.968	8.924	(2.956)
Interessi ed altri oneri finanziari			
a) interessi pass. su linee di credito e finan.ti	(15.416)	(8.258)	(7.158)
b) minusvalenze su titoli	(26)	(1.909)	1.883
c) altri interessi passivi	(749)	(664)	(85)
Totale interessi e altri oneri finanziari	(16.191)	(10.831)	(5.360)
Utili e perdite su cambi	3	15	(12)
Totale proventi ed oneri finanziari	(10.220)	(1.892)	(8.328)

Le rettifiche di valore di attività finanziarie non hanno registrato movimenti nel corso dell'esercizio (190 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007).

**RETTIFICHE DI
VALORE DI
ATTIVITÀ
FINANZIARIE**

Il saldo di tale voce mostra un importo netto negativo di 2.279 migliaia di Euro (importo negativo di 3.952 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) ed è composto da:

**PROVENTI E
ONERI
STRAORDI-
NARI**

- proventi straordinari per 2.666 migliaia di Euro (3.380 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007), riguardanti in particolare l'incasso di crediti precedentemente cancellati per 1.490 migliaia di Euro e per la restante parte per note di credito e rettifiche relative ad esercizi precedenti;
- oneri straordinari per 4.944 migliaia di Euro (7.332 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007), relativi principalmente a: i) imposte e tasse esercizi precedenti per 415 migliaia di Euro a seguito di contenziosi fiscali definiti nell'esercizio; ii) rettifiche relative ad esercizi precedenti, per 1.857 migliaia di Euro, riguardanti principalmente le utenze a seguito della rifatturazione effettuata dal fornitore per adeguarsi a quanto previsto dal servizio di salvaguardia (Dl n. 73/07) e sopravvenienze passive riguardanti il personale per 1.944 migliaia di Euro.

Le imposte sul reddito pari a complessivi 11.793 migliaia di Euro accolgono:

**IMPOSTE SUL
REDDITO**

i) le imposte correnti IRES per 4.602 migliaia di Euro, l'IRAP per 17.794 migliaia di Euro e l'imposta sostitutiva sull'affrancamento delle deduzioni extracontabili tra gli ammortamenti ordinari e le aliquote fiscalmente ammesse pari a 8.860 migliaia di Euro.;

ii) le imposte anticipate per 1.126 migliaia di Euro e il rigiro delle differite passive per 18.337 migliaia di Euro.

Per un maggiore dettaglio al riguardo si rimanda a quanto già illustrato nel commento alle voci "Imposte anticipate" e "Fondo imposte differite".

Di seguito è riportato il dettaglio della composizione delle imposte correnti, anticipate e differite dell'esercizio 2008:

Descrizione	IRES	IRAP	Imp. Sostitutiva	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Imposte correnti	(4.602)	(17.794)	(8.860)	(31.256)	(17.275)
Imposte anticipate					
Fondi tassati	3.661	0	0	3.661	(2.124)
Svalutazione rimanenze	(512)	(82)	0	(594)	168
Perdite fiscali	(1.887)	0	0	(1.887)	1.887
Altri	(46)	(8)	0	(54)	(72)
<i>Totale imposte anticipate</i>	1.216	(90)	0	1.126	(141)
Imposte differite					
Ammortamenti fiscali	15.686	2.510	0	18.196	(18.196)
Plusvalenze tassate	72	12	0	84	190
Altri	57	0	0	57	96
<i>Totale imposte differite</i>	15.815	2.522	0	18.337	(17.910)
Totale imp.corr., antic. e differ.	12.429	(15.362)	(8.860)	(11.793)	(35.326)

Le variazioni dell'imponibile, ai fini fiscali, producono una differenza tra aliquota fiscale e teorica, come riportato nella tabella seguente che evidenzia la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria ed effettiva sia ai fini IRES che IRAP:

	IRES	IRAP
Utile Ante Imposte	35.565	35.565
Aliquota Ordinaria (Teorica)	27,5%	3,90%
Differenze Temporanee deducibili in esercizi successivi	16.094	710
Differenze Temporanee tassabili in esercizi successivi	(11.181)	(182)
Differenze Permanenti	(16.885) -13,1%	369.497 40,5%
Perdita fiscale 2007	(6.858)	
Imponibile fiscale	16.735 12,9%	405.590
Imposte correnti e differite	(12.429)	15.362
Aliquota Effettiva	34,9%	43,2%

BALANCE

A livello internazionale, gli Stati che aderiscono ad Eurocontrol utilizzano un sistema di tariffazione a "cost recovery". Tale sistema si basa sul concetto che l'ammontare dei ricavi sia commisurato al valore dei costi sostenuti per i servizi di controllo della navigazione aerea di rotta. Per cui, se i ricavi risultano superiori ai costi sostenuti si ha un "balance negativo" (over recovery) che genera l'iscrizione di un debito e la rettifica a conto economico dei maggiori ricavi. Invece, se i ricavi risultano inferiori ai costi sostenuti si ha un "balance positivo" (under recovery) che genera l'iscrizione di un credito e la rilevazione a conto economico dei ricavi. Tali poste a debito ed a credito vengono imputate a conto economico con il segno opposto nel secondo esercizio successivo a quello di riferimento.

Tutto quanto premesso, nella tabella seguente viene riportata la movimentazione del credito e del debito per balance al 31 dicembre 2008:

Descrizione	Anno di formazione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Credito per Balance	0	0	0	0	0
Totale credito per Balance		0	0	0	0
Debito per Balance	2006	2.599		(2.599)	0
	2007	5.326		0	5.326
	2008	0	1.796	0	1.796
Totale debito per Balance		7.925	1.796	(2.599)	7.122

Il debito per balance al 31 dicembre 2008 è relativo ai minori costi AMI e Eurocontrol per il 2007 comunicati dopo la chiusura dell'esercizio rispetto ai dati preventivi inseriti in tariffa, pari a 1.796 migliaia di Euro.

Tale importo rientrerà nella determinazione della tariffa per il 2010.

ALTRE INFORMAZIONI

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale, nel corso dell'esercizio ha subito la seguente movimentazione:

PERSONALE

	31.12.08	31.12.07
Dirigenti	68	67
Quadri	348	333
Impiegati	2.915	2.918
Consistenza finale al 31 dicembre 2008	3.331	3.318
Consistenza media	3.357	3.316

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale è così rappresentabile:

	31.12.08	31.12.07
Management e Coordinamento	416	400
Controllori traffico aereo	1.563	1.500
Esperti assistenza al volo	592	680
Operatori servizio meteo	34	33
Naviganti	21	22
Amministrativi	461	433
Tecnici	153	159
Personale informatico	91	91
Consistenza finale al 31 dicembre 2008	3.331	3.318

L'emolumento annuale erogato per il Consiglio di Amministrazione risulta pari a 614 migliaia di Euro, mentre quello per il Collegio Sindacale ammonta a 82 migliaia di Euro.

COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

Allegato n. 1
(in migliaia di Euro)

RENDICONTO FINANZIARIO

	2008	2007
A. DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI	6.034	15.749
B. Flusso monetario generato da attività d'esercizio		
Risultato d'esercizio	23.772	15.037
Ammortamenti	128.279	117.603
Variazione netta Fondo Trattamento Fine Rapporto	(1.106)	(1.581)
Variazione netta Fondo imposte differite	(18.337)	17.910
Decremento/(Incremento) Rimanenze	(2.495)	(2.549)
Decremento/(Incremento) Crediti	31.842	(147.086)
Decremento/(Incremento) Ratei e Risconti attivi	(1.102)	147
Variazione netta altri Fondi Rischi ed Oneri	(22.703)	(3.280)
Incremento/(Decremento) Debiti	(38.148)	32.603
Incremento/(Decremento) Ratei e Risconti passivi	(9.662)	8.874
	90.340	37.678
C. Flusso monetario assorbito da attività d'investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(20.794)	(36.952)
- immobilizzazioni materiali	(183.542)	(130.546)
- immobilizzazioni finanziarie	(167)	0
Aumento di capitale sociale società controllata	0	(1.580)
	(204.503)	(169.078)
D. Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Pagamento dividendi	-	(25.000)
Incremento/(Decremento) finanziamenti	133.170	141.413
(Incremento)/Decremento attività finanz. che non costituiscono immobiliz	201	5.272
	133.371	121.685
E. Flusso monetario complessivo dell'esercizio (B+C+D)	19.208	(9.715)
F. DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (A+E)	25.242	6.034

Allegato n. 2
 (in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31.12.2007			Variazioni del periodo			Consistenza al 31.12.2008			
	Costo storico	Amm.to accumulato	Saldo al 31.12.2007	Riclassifiche	Incrementi	Decrementi	Costo storico	Amm.to accumulato	Saldo al 31.12.2008	
						Costo storico	Amm.to storico	Amm.to accumulato		
Diritti di utilizzazione opere dell'ingegno	26.167	(13.836)	12.331		5.118		(9.563)	31.285	(23.399)	7.886
Altre immobilizzazioni immateriali	6.966	(2.319)	4.647		3.267		(2.934)	10.233	(5.253)	4.980
Immobilizzazioni in corso ed acconti	45.479		45.479	(320)	20.795	(8.385)		57.569		57.569
Totale	78.612	(16.155)	62.457	(320)	29.180	(8.385)	0	(12.497)	(28.652)	70.435

Allegato n. 3
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31.12.2007			Variazioni del periodo				Consistenza al 31.12.2008			
	Costo storico	Fondo amm.to	Saldo al 31.12.2007	Riclassifiche Costo storico	Incrementi	Decrementi		Amm.to	Costo storico	Fondo amm.to	Saldo al 31.12.2008
						Costo storico	Fondo amm.to				
Terreni e fabbricati	218.580	(67.363)	151.217		25.619			(8.820)	244.199	(76.183)	168.016
Impianti e macchinari	1.005.123	(571.356)	433.767		100.262	(3.472)	2.782	(77.432)	1.101.913	(646.006)	455.907
Attrezzature industriali e comm.li	234.770	(103.813)	130.957		13.320	(169)	169	(16.021)	247.921	(119.665)	128.256
Altri beni	336.364	(296.562)	39.802		5.764	(255)	224	(13.509)	341.873	(309.847)	32.026
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	259.734		259.734	(250)	184.831		(144.965)		299.350		299.350
Totale	2.054.571	(1.039.094)	1.015.477	(250)	329.796	(148.861)	3.175	(115.782)	2.235.256	(1.151.701)	1.083.555

Allegato n. 4
(in migliaia di Euro)**PARTECIPAZIONI**

Ragione Sociale	Sede	Data bilancio riferimento	Capitale Sociale/Fondo Consortile	Utile (perdita) dell'esercizio	Quota % di partecipazione	Corrispondente P.N. a bilancio	Valore di carico	Valore a equity
Imprese controllate								
Techno Sky S.r.l.	Roma	31.12.2008	1.600	640	100%	3.695	113.827	92.450
Consorzio Sicta	Napoli	31.12.2008	1.033	26	60%	877	705	877
Totale Partecipazioni							114.532	93.327

Allegato n. 5
(in migliaia di Euro)

RAPPORTI ECONOMICI E PATRIMONIALI CON LE IMPRESE CONTROLLATE

	<i>Immobilizzazioni materiali e immateriali</i>	<i>Ricavi</i>	<i>Costi</i>	<i>Proventi finanziari</i>	<i>Oneri finanziari</i>
Technosky	10.543	210	(59.486)	175	0
Consorzio Sicta	1.078	232	(1.033)	-	0
Totale	11.621	442	(60.519)	175	-

	<i>Crediti commerciali</i>	<i>Crediti finanziari correnti</i>	<i>Totale</i>
Technosky	208	3.230	3.438
Consorzio Sicta	441		441
Totale	649	3.230	3.879

	<i>Debiti commerciali</i>	<i>Debiti finanziari correnti</i>	<i>Totale</i>
Technosky	5.821		5.821
Consorzio Sicta	1.246		1.246
Totale	7.067	-	7.067

Allegato n. 6
(in migliaia di Euro)**PROSPETTO IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE**

Tipologia delle differenze temporanee CON IMPUTAZIONE A CONTO ECONOMICO	SALDO INIZIALE		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO		SALDO FINALE	
	Differenze Temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte
a) Differenze che originano attività per imposte anticipate						
Fondi tassati (*)	18.952	5.210	13.313	3.661	32.265	8.871
Svalutazione rimanenze (**)	6.449	2.057	(1.861)	(594)	4.588	1.463
Perdita fiscale (*)	6.860	1.887	(6.860)	(1.887)	-	-
Altri (**)	549	176	(168)	(54)	381	122
Totale	32.810	9.330	4.424	1.126	37.234	10.456
b) Differenze che originano passività per imposte differite						
Plusvalenze tassate (**)	429	(136)	(263)	83	166	(53)
Ammortamenti fiscali (**)	57.041	(18.196)	(57.041)	18.196	-	0
Altri (**)	209	(58)	(209)	58	-	0
Totale	57.679	(18.390)	(57.513)	18.337	166	(53)

(*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES 27,5%

(**) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES ed IRAP per un totale di 31,9%

Allegato n. 7
 (in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO

Natura/descrizione	Capitale sociale	Altre riserve					Utili/(perdite) a nuovo dell'esercizio	Utile/(perdita) a nuovo dell'esercizio	Totale
		Riserva legale	Riserva ex lege 292/93	Riserva straordinaria	Riserva contributi c/capitale	Riserva per utili a nuovo			
Consistenza al 31/12/2005	1.121.744	2.536	9.189	961	51.816	-	-	24.009	1.210.255
Destinazione del risultato dell'esercizio		1.200						(24.009)	-
Altre variazioni:						22.809			
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe						(22.809)			(22.809)
Risultato del periodo								32.705	32.705
Consistenza al 31/12/2006	1.121.744	3.736	9.189	961	51.816	-	-	32.705	1.220.151
Destinazione del risultato dell'esercizio		1.636						(32.705)	-
Altre variazioni:						31.069			
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe						-			-
Risultato del periodo								15.037	15.037
Consistenza al 31/12/2007	1.121.744	5.372	9.189	961	51.816	31.069	-	15.037	1.235.188
Destinazione del risultato dell'esercizio		752				14.285		(15.037)	-
Altre variazioni:									
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe						-			-
Risultato del periodo								23.772	23.772
Consistenza al 31/12/2008	1.121.744	6.124	9.189	961	51.816	45.354	-	23.772	1.258.960

Allegato n. 8
(in migliaia di Euro)**ANALISI DELLE RISERVE**

Riserve	Tipologia	Importo	Possibile utilizzazione
Riserva legale	Utili	6.124	A,B
Riserva ex Lege 292/93	Capitale	9.189	A,B,C
Riserva straordinaria	Capitale	961	A,B,C
Riserva contributi in conto capitale	Capitale	51.816	A,B,C
Utili portati a nuovo	Utili	45.354	A,B,C
Totale Riserve di Capitale		61.966	
Totale Riserve di Utili		51.478	

A: Aumento capitale sociale; **B:** Copertura perdite; **C:** Distribuzione ai soci

Allegato n. 9
(in migliaia di Euro)**DEBITI VERSO BANCHE**

Tipologia	Importo affidato	Importo utilizzato al 31.12.2008	Durata	Rimborso	Tasso interesse	Spread	Note
Finanziamento	100.000	100.000	5 anni	a scadenza	Euribor 3m	0,34	1
Linea di credito	155.000	155.000	18 mesi meno un giorno	a scadenza	Euribor 1m	0,10-015	
Linea di credito	150.000	99.583	31/12/2008	a scadenza	Euribor 1m	0,08-0,125	2
Totale debiti verso banche	405.000	354.583					

1: Finanziamento con opzione di estensione per ulteriori 5 anni alle stesse condizioni.

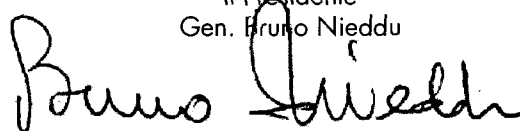
2: Tale linea di credito è stata rinnovata, con decorrenza 1° gennaio 2009, per 100 mln di Euro con scadenza al 30/10/2009 e 50 mln di Euro a revoca con un range di variabilità dello spread sulla base degli importi utilizzati, che varia da da 0,195 fino a 0,44.

Il presente bilancio, composto da Relazione sulla Gestione, Stato patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e n. 9 prospetti allegati, corrisponde in modo veritiero alle risultanze delle scritture contabili.

Roma, 28 maggio 2009

Il presente bilancio è stato
approvato in pari data
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente
Gen. Bruno Nieddu

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Bruno Nieddu", written in a cursive style.

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via Po, 32
00198 Roma
Tel. (+39) 06 324751
Fax (+39) 06 32475504
www.ey.com

**Relazione della società di revisione
ai sensi dell'art.2409-ter del Codice Civile**

All'Azionista della
Enav S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Enav S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2008. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Enav S.p.A.. È 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. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'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 professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 7 aprile 2008.
3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Enav S.p.A. al 31 dicembre 2008 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 e il risultato economico della Società.
4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Enav S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'art. 2409-ter, comma 2, lettera e), del Codice Civile. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Enav S.p.A. al 31 dicembre 2008.

Roma, 10 giugno 2009

Reconta Ernst & Young S.p.A.


Gianfranco Consorti
(Socio)

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2008

Stato Patrimoniale e Conto Economico
(in unità di Euro)

ATTIVO		31/12/2008	31/12/2007
A)	CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
	TOTALE A)	0	0
B)	IMMOBILIZZAZIONI		
I	immobilizzazioni immateriali		
1)	costi d'impianto e di ampliamento	1.358	2.037
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	8.182.130	12.854.567
5-bis)	differenza da consolidamento	88.648.141	99.729.158
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	57.506.842	45.843.530
7)	altre	6.017.889	5.736.582
	Totale I)	160.356.360	164.165.874
II	Immobilizzazioni materiali		
1)	terreni e fabbricati	168.015.954	151.216.765
2)	impianti e macchinario	455.401.225	433.878.608
3)	attrezzature industriali e commerciali	128.249.995	130.997.430
4)	altri beni	36.603.632	45.335.745
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	298.636.970	259.933.434
	Totale II)	1.086.907.776	1.021.361.982
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	877.396	861.996
b)	altre imprese	284.848	118.182
2)	crediti:		
d)	verso altri oltre l'esercizio	21.503.272	22.513.232
	Totale III)	22.665.516	23.493.410
	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI B)	1.269.929.652	1.209.021.266
C)	ATTIVO CIRCOLANTE		
I	Rimanenze		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	68.238.532	65.763.659
3)	lavori in corso su ordinazione	6.348	-
	Totale I)	68.244.880	65.763.659
II	Crediti		
1)	verso clienti		
	esigibili entro i 12 mesi	556.414.102	476.147.345
2)	verso imprese controllate		
	esigibili entro i 12 mesi	440.607	180.290
4 bis)	crediti tributari		
	esigibili entro i 12 mesi	107.353.395	101.550.899
	esigibili oltre i 12 mesi	-	113.442.009
4 ter)	imposte anticipate		
	esigibili entro i 12 mesi	11.553.493	9.387.670
5)	verso altri		
	esigibili entro i 12 mesi	4.922.462	3.710.832
	Totale II)	680.684.059	704.419.045
III	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
6)	altri titoli	40.580.991	40.782.554
	Totale III)	40.580.991	40.782.554
IV	Disponibilità liquide		
1)	depositi bancari e postali	28.053.848	7.633.513
3)	denaro e valori in cassa	93.266	44.470
	Totale IV)	28.147.114	7.677.983
	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE C)	817.657.044	818.643.241
D)	RATEI E RISCONTI		
	TOTALE RATEI E RISCONTI D)	1.279.081	124.986
	TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	2.088.865.777	2.027.789.493

PASSIVO		31/12/2008	31/12/2007
A) PATRIMONIO NETTO			
I Capitale		1.121.744.385	1.121.744.385
IV Riserva legale		6.123.585	5.371.736
VII Altre riserve			
- Riserva ex lege 292/93		9.188.855	9.188.855
- Riserva straordinaria		960.972	960.972
- Riserva contributi in conto capitale		51.815.748	51.815.748
	Totale altre riserve	61.965.575	61.965.575
VIII Utili (perdite) portati a nuovo		35.652.563	31.070.152
IX Utile (perdita) dell'esercizio per il gruppo		12.269.845	5.334.260
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		1.237.755.953	1.225.486.108
Capitale e riserve di terzi		0	0
Utile (perdita) di terzi		0	0
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		0	0
PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO		1.237.755.953	1.225.486.108
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
2) Fondo imposte anche differite		792.338	18.957.706
4) altri		32.597.892	53.959.342
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI B)		33.390.230	72.917.048
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		66.255.750	67.828.013
D) DEBITI			
4) debiti verso banche			
esigibili entro i 12 mesi		254.583.079	221.412.675
esigibili oltre i 12 mesi		100.000.000	-
5) debiti verso altri finanziatori			
esigibili entro i 12 mesi		778.355	1.827.721
6) acconti			
esigibili entro i 12 mesi		59.460.945	63.401.089
7) debiti verso fornitori			
esigibili entro i 12 mesi		123.755.939	142.288.510
9) debiti verso imprese controllate			
esigibili entro i 12 mesi		1.245.637	1.614.769
12) debiti tributari			
esigibili entro i 12 mesi		11.918.900	11.755.169
esigibili oltre i 12 mesi		2.657.959	
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
esigibili entro i 12 mesi		19.354.034	25.806.538
14) altri debiti			
esigibili entro i 12 mesi		42.990.225	48.297.406
15) debiti Balance Eurocontrol			
esigibili entro i 12 mesi		5.326.457	2.598.675
esigibili oltre i 12 mesi		1.796.119	5.326.457
TOTALE DEBITI D)		623.867.649	524.329.009
E) RATEI E RISCONTI		127.596.195	137.229.315
TOTALE RATEI E RISCONTI E)		127.596.195	137.229.315
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)		2.088.865.777	2.027.789.493
CONTI D'ORDINE			
- Garanzie prestate a terzi		70.841.674	9.767.186
- Garanzie ricevute da terzi		114.642.609	102.392.180
- Conti di memoria		1	1

	31/12/2008		31/12/2007	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
a) Ricavi delle prestazioni	697.403.509		693.442.761	
b) Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	-		(9.541.331)	
c) Variazioni per balance	(1.796.119)		4.214.874	
d) Utilizzo balance anno n-2	2.598.676		(1.113.029)	
e) Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	20.653.346	718.859.412	0	687.003.275
3) Variazioni dei lavori in corsa su ordinazione		6.348		0
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		10.945.540		3.335.257
5) Altri ricavi e proventi	17.624.318		20.694.273	
a) Altri ricavi	30.000.000	47.624.318	30.000.000	50.694.273
b) Contributi in conto esercizio				
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE A)	777.435.618		741.032.805	
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(7.002.688)		(6.878.741)
7) Per servizi		(154.173.290)		(148.607.802)
8) Per godimento di beni di terzi		(5.860.858)		(5.695.589)
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	(293.944.123)		(287.747.574)	
b) Oneri sociali	(91.095.541)		(89.503.156)	
c) Trattamento di fine rapporto	(16.111.857)		(14.141.803)	
e) Altri costi	(11.781.572)	(412.933.093)	(9.399.253)	(400.791.786)
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(24.116.577)		(22.438.373)	
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(117.091.090)		(107.849.207)	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell' attivo circolante	(17.638.377)	(158.846.044)	(1.608.691)	(131.896.271)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		2.464.0440		2.537.282
12) Accantonamenti per rischi		(1.341.000)		(550.000)
14) Oneri diversi di gestione		(2.145.399)		(1.665.271)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE B)	(739.838.328)		(693.548.178)	
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	37.597.290		47.484.627	
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15) Proventi da partecipazioni				88
16) Altri proventi finanziari				
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	1.102.279		963.242	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	225.892		2.774.964	
d) proventi diversi dai precedenti	5.646.033	6.974.204	6.096.516	9.834.722
17) Interessi e altri oneri finanziari		(16.349.480)		(11.135.136)
17 bis) Utili e perdite su cambi		28.696		15.775
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (15+16+17) C)	(9.346.580)		(1.284.551)	
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18) Rivalutazioni				
a) di partecipazioni	15.400		157.096	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	15.400	189.881	346.977
19) Svalutazioni				
a) di partecipazioni				0
TOT. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE (18-19) D)	15.400		346.977	
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
18) Proventi straordinari		2.749.975		4.684.591
19) Oneri straordinari				
a) imposte relative a esercizi precedenti	(427.157)		(296.613)	
b) altri oneri	(4.647.521)	(5.074.678)	(7.036.959)	(7.333.572)
TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE (20-21) E)	(2.324.703)		(2.648.981)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	25.941.407		43.898.072	
22) Imposte sul reddito dell'esercizio				
a) Imposte correnti	(34.002.751)		(20.003.031)	
b) Imposte differite	18.165.367		(18.477.325)	
c) Imposte anticipate	2.165.822	(13.671.562)	(83.456)	(38.563.812)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		12.269.845		5.334.260
Risultato di esercizio di terzi		0		0
Risultato di esercizio di gruppo		12.269.845		5.334.260

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CONSOLIDATO

al 31 dicembre 2008

**CONTENUTO
E FORMA DEL
BILANCIO
CONSOLIDA-
TO**

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2008, predisposto secondo le disposizioni contenute nel D.Lgs 9 aprile 1991 n. 127, tenendo conto di quanto indicato dai principi contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), è costituito dallo Stato patrimoniale consolidato, dal Conto economico consolidato e dalla presente Nota integrativa.

La data di riferimento del Bilancio consolidato è quella del Bilancio della Capogruppo ENAV S.p.A.; per la Controllata è stato utilizzato, ai fini del consolidamento, il bilancio chiuso al 31 dicembre 2008 approvato dal rispettivo Consiglio di Amministrazione e dall'Assemblea del Socio Unico tenutasi in data 24 aprile 2009.

I prospetti contabili sono redatti in unità di Euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di Euro, ove non altrimenti indicato. Alla nota stessa sono allegati n. 8 prospetti di dettaglio che ne costituiscono parte integrante.

Data la marginale rilevanza delle variazioni conseguenti al processo di consolidamento, si è ritenuto sufficiente commentare unicamente i saldi consolidati che evidenziano variazioni significative rispetto ai saldi di bilancio d'esercizio dell'ENAV S.p.A.. Per il commento degli altri saldi si fa rinvio alla nota integrativa al bilancio d'esercizio di ENAV S.p.A..

La società di revisione Reconta Ernst & Young SpA esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis del Codice Civile.

**AREA DI
CONSOLIDA-
MENTO**

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2008 include il bilancio della Capogruppo ENAV e della società Techno Sky partecipata al 100% su cui ENAV esercita stabilmente il controllo, opportunamente riclassificato, ove necessario, per uniformarlo ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante.

Per la Controllata Techno Sky è stata adottata la metodologia del consolidamento integrale mentre il Consorzio Sicta non è stato consolidato per irrilevanza dei dati di bilancio.

Nell'Allegato n. 1 sono riportate le informazioni relative alle imprese incluse ed escluse dall'area di consolidamento, con indicazione delle motivazioni di esclusione.

Nel consolidamento del bilancio della Società sono stati utilizzati i criteri conformi all'OIC n.17 di seguito indicati:

- eliminazione del valore contabile della partecipazione con la corrispondente frazione di patrimonio netto risultante alla data di acquisto. La differenza tra i suddetti valori viene analizzata al fine di allocare la stessa alle voci dell'attivo e del passivo della partecipata in funzione della effettiva natura contabile e del valore che alle stesse è stato riconosciuto in sede di acquisto. Qualora parte del prezzo di acquisto sia stato riconosciuto a titolo di avviamento, lo stesso viene iscritto nelle voci dell'attivo tra le immobilizzazioni immateriali, sotto la denominazione di "Differenza da consolidamento", ed ammortizzato in base alla presumibile durata dei benefici economici insiti nell'attività acquisita;
- elisione nello stato patrimoniale e conto economico consolidato dei crediti e debiti nonché dei costi e ricavi relativi ad operazioni effettuate tra le imprese rientranti nell'area di consolidamento;
- eliminazione degli utili e delle perdite significativi conseguenti ad operazioni effettuate tra le imprese consolidate;
- rilevazione degli effetti fiscali delle operazioni di consolidamento.

**CRITERI
CONTABILI E
CRITERI DI
VALUTAZIONE**

Di seguito si riportano i principali criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio consolidato.

Rappresentano costi e spese con utilità pluriennale e sono iscritte in base al costo effettivo sostenuto, comprensivo degli oneri accessori, eventualmente rettificato in caso di perdite durevoli di valore. Il loro ammontare è esposto in bilancio al netto degli ammortamenti in conto calcolati sistematicamente in relazione alla presunta utilità futura. In particolare:

**IMMOBILIZZAZIONI
IMMATERIALI**

- i) i costi di impianto ed ampliamento sono ammortizzati in cinque anni;
- ii) i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, rappresentate da licenze d'uso, vengono ammortizzati in tre esercizi in quote costanti così come il software di proprietà;
- iii) le migliorie su beni di terzi vengono ammortizzate in base alla durata residua dei relativi contratti di locazione;
- iv) l'imposta sostitutiva sui finanziamenti a medio termine viene ammortizzata in quote costanti sulla base della durata dei finanziamenti.

La differenza da consolidamento è ammortizzata in dieci anni.

Sono iscritte al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, dei costi relativi a migliorie e manutenzioni straordinarie aventi carattere incrementativo ed atte a prolungare la residua possibilità di utilizzazione. Tali beni vengono sistematicamente ammortizzati in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo di ogni singolo cespiti.

**IMMOBILIZZAZIONI
MATERIALI**

I cespiti, che alla data di chiusura dell'esercizio risultino di valore durevolmente inferiore a quello di iscrizione determinato con i criteri sopra indicati, vengono svalutati a tale minor valore; laddove nei successivi bilanci vengano meno i motivi della rettifica effettuata si procederà ad una rivalutazione nei limiti del costo.

I contributi in conto impianti ricevuti sugli investimenti effettuati negli aeroporti delle Regioni ad obiettivo 1 (Pon Trasporti) vengono accreditati al conto economico gradatamente in misura proporzionale agli ammortamenti dei cespiti cui si riferiscono mediante l'utilizzo della tecnica contabile del risconto passivo. I contributi in conto capitale ricevuti fino all'esercizio 2002, invece, sono stati iscritti a specifica riserva del Patrimonio Netto al netto delle relative imposte differite in quanto assoggettati a tassazione in quote costanti nell'esercizio in cui sono stati incassati e nei quattro successivi.

I beni in locazione finanziaria sono iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, che prevede l'iscrizione in bilancio del valore delle immobilizzazioni materiali e del corrispondente debito finanziario, l'imputazione del relativo fondo di ammortamento con la contabilizzazione a conto economico, in luogo dei canoni di locazione, degli interessi sul capitale residuo finanziato. La fiscalità differita non è conteggiata separatamente sul maggior valore delle attività e passività, ma sul valore netto.

**BENI IN
LOCAZIONE
FINANZIARIA**

La partecipazione nell'impresa controllata non consolidata è iscritta secondo il metodo del patrimonio netto, in accordo con quanto previsto dall'art. 2426 comma 1 punto 4 del Codice Civile.

**IMMOBILIZZAZIONI
FINANZIARIE**

Le partecipazioni in altre imprese sono valutate al costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori, rettificato in caso di perdita durevole di valore. Qualora negli esercizi successivi vengano meno i motivi di tale rettifica si procederà ad una rivalutazione nei limiti della svalutazione effettuata.

I crediti sono iscritti al valore nominale.

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio ad uso specifico relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del volo, sono iscritte al costo medio ponderato. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate trami-

RIMANENZE

te stanziamento nell'apposito fondo svalutazione magazzino e rettifica diretta del valore dell'attivo.

I lavori in corso su ordinazione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattualmente maturati, tenuto conto della percentuale di completamento, determinata in base ai costi consuntivi rispetto ai costi complessivi pianificati.

CREDITI

I crediti sono iscritti al valore nominale eventualmente rettificato per tenere conto del presumibile valore di realizzo. Non esistono crediti esigibili oltre i cinque anni.

**ATTIVITÀ
FINANZIARIE
CHE NON COSTITUISCONO
IMMOBILIZZAZIONI**

Nell'esercizio 2008 la Società si è avvalsa della possibilità, introdotta dal decreto legge 185/2008 convertito in legge a gennaio 2009, di derogare al criterio ordinario di valutazione dei titoli al minore tra costo e valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Pertanto, in assenza di perdita durevole, tali attività finanziarie sono iscritte al medesimo valore risultante dal bilancio al 31 dicembre 2007 diminuito delle commissioni di gestione addebitate su base mensile.

Le plusvalenze nette conseguite a seguito delle operazioni di switch sono sospese tra i risconti passivi ed accreditate nel Conto Economico allorché realizzate con la vendita dei titoli.

**OPERAZIONI
IN VALUTA**

Le attività e le passività in moneta estera sono rilevate in contabilità in Euro al cambio in vigore alla data in cui si effettua l'operazione. A fine esercizio tali attività e passività sono esposte al tasso di cambio alla data di chiusura dell'esercizio ed i relativi utili e perdite su cambi sono imputati a conto economico come componenti di reddito di natura finanziaria. Qualora dalla conversione delle poste in valuta emerga un utile netto, tale valore viene, in sede di destinazione del risultato, accantonato in un'apposita riserva non distribuibile fino al realizzo.

**RATEI E
RISCONTI**

Nella voce ratei e risconti sono iscritti i costi ed i ricavi sostenuti o conseguiti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi. Le commissioni di entrata erogate all'atto della stipula dei finanziamenti sono classificate nell'ambito della voce risconti attivi e vengono rilasciate a conto economico sulla base del periodo di durata dei finanziamenti.

**FONDI PER
RISCHI ED
ONERI**

Sono destinati a coprire le perdite o i debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali, tuttavia, alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati o l'ammontare o la data di sopravvenienza. In particolare i fondi per imposte sono suddivisi tra fondi costituiti a fronte di probabili passività per imposte e fondi per imposte differite.

**TRATTAMENTO DI FINE
RAPPORTO**

In seguito alla Riforma della previdenza complementare di cui alla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) e dai successivi Decreti e Regolamenti attuativi, i criteri di contabilizzazione applicati al TFR sono conformi alle interpretazioni definite dagli organismi tecnici nazionali competenti. Per effetto di tale riforma, le quote di TFR maturate fino al 31 dicembre 2006 continueranno a rimanere in azienda e calcolate in conformità all'art. 2120 del codice civile, mentre le quote maturate a partire dal 1° gennaio 2007, sulla base delle scelte implicite ed esplicite operate dai dipendenti, sono state destinate a forme di previdenza complementare o trasferite dalla Società al fondo di tesoreria istituito presso l'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale (INPS). Pertanto il TFR esposto in bilancio rappresenta l'effettivo debito nei confronti dei dipendenti per le indennità di fine rapporto in conformità alla legge e ai contratti di lavoro vigenti, tenendo conto di ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Sono iscritti al valore nominale. Non esistono debiti con scadenza oltre i cinque anni.

DEBITI

Accolgono l'ammontare al valore nominale delle garanzie prestate a terzi e/o ricevute da terzi oltre a conti di memoria.

**CONTI
D'ORDINE**

I ricavi, i proventi, costi e oneri sono rilevati secondo il principio di competenza economica rettificati per effetto del meccanismo del Balance Eurocontrol che comporta la commisurazione dei ricavi ai costi effettivi sostenuti per i servizi di controllo della navigazione aerea di rotta. I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

**CONTO
ECONOMICO**

Le imposte sul reddito sono calcolate secondo il principio della competenza, sulla base delle aliquote fiscali in vigore. In particolare le stesse sono considerate come una spesa sostenuta dall'impresa nella produzione del reddito e sono imputate nello stesso esercizio in cui sono contabilizzati i ricavi ed i costi ai quali esse si riferiscono, tenendo conto della situazione fiscale della Società e della normativa fiscale vigente.

IMPOSTE

Le imposte anticipate sono rilevate qualora sussista la ragionevole certezza del loro recupero. Le imposte differite sono sempre rilevate, a meno che non sia ritenuto improbabile che il relativo debito insorga.

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO

STATO PATRIMONIALE ATTIVO

Immobilizzazioni

La voce in oggetto, ammonta a 160.356 migliaia di Euro (164.166 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) ed è così composta:

**IMMOBILIZZA-
ZIONI
IMMATERIALI**

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Riclassifiche	Incrementi	Decrementi	Amm.to	Saldo al 31.12.08
Costi di impianto ed ampl.to	2				(1)	1
Diritti di utiliz.ne opere dell'ingegno	12.855		5.169		(9.842)	8.182
Differenza da consolidamento	99.729				(11.081)	88.648
Immobilizzazioni in corso ed acconti	45.844	(320)	20.733	(8.750)	0	57.507
Altre immobilizzazioni immateriali	5.736		3.475		(3.193)	6.018
Totale	164.166	(320)	29.377	(8.750)	(24.117)	160.356

La "differenza da consolidamento" rappresenta il maggior valore di acquisizione della Controllata Techno Sky S.r.l. rappresentativo dei benefici economici futuri. La differenza da consolidamento complessivamente pari a 110.810 migliaia di Euro è sistematicamente ammortizzata in un periodo di dieci anni ritenuto coerente con le principali assunzioni fatte nelle perizie redatte in sede di acquisizione. La quota di ammortamento dell'esercizio è stata pari a 11.081 migliaia di Euro.

Le "altre immobilizzazioni immateriali", che si sono incrementate per un importo di 3.475 migliaia di Euro, contengono oltre i dati della capogruppo, anche le modifiche strutturali ed impiantistiche effettuate da Techno Sky sugli immobili in locazione di via del Casale Cavallari e via Bona per 207 migliaia di Euro.

Nel prospetto di dettaglio n. 2 allegato alla presente nota integrativa, viene riportata la suddivisione dei movimenti delle immobilizzazioni immateriali distinti tra costo storico e ammortamento accumulato così come richiesto dall'art. 2427 comma 1 punto 2) del Codice Civile.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali ammontano a 1.086.907 migliaia di Euro (1.021.362 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono così composte:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Riclassifiche	Incrementi	Decrementi	Amm.to	Saldo al 31.12.08
Terreni e fabbricati	151.217		25.619		(8.820)	168.016
Impianti e macchinari	433.879		99.716	(690)	(77.503)	455.402
Attrezzature industriali e comm.li	130.997		13.288		(16.036)	128.249
Altri beni	45.336		6.031	(31)	(14.732)	36.604
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	259.933	250	184.116	(145.163)		298.636
Totale	1.021.362	(250)	328.770	(145.884)	(117.091)	1.086.907

Nell'ambito della voce altri beni è incluso il leasing finanziario dell'aeromobile CESSNA 650 CITATION VI effettuato da Techno Sky, imputato secondo il metodo finanziario e in conformità al principio contabile internazionale IAS 17. Inoltre le immobilizzazioni materiali includono il saldo delle attività di investimento in conto capitale realizzate dalla Controllata e la manutenzione evolutiva sui software degli impianti di proprietà, per un valore complessivo pari a circa 9.970 migliaia di Euro.

Gli ammortamenti di competenza dell'esercizio sono stati pari a 117.091 migliaia di Euro. Nel prospetto di dettaglio n. 3 allegato alla presente nota integrativa, viene riportata la suddivisione dei movimenti delle immobilizzazioni materiali distinti tra costo storico e fondo ammortamento così come richiesto dall'art. 2427 comma 1 punto 2) del Codice Civile.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie ammontano a 22.665 migliaia di Euro (23.493 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono così composte:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Partecipazioni:				
a) in imprese controllate	862	15		877
b) in altre imprese	118	167		285
Crediti	22.513		(1.010)	21.503
Totale	23.493	182	(1.010)	22.665

La voce partecipazione in imprese controllate si riferisce al Consorzio Sicta di cui la capogruppo detiene il 60% del fondo consortile. L'incremento dell'esercizio è relativo alla rivalutazione della partecipazione a seguito dell'applicazione del metodo del patrimonio netto.

I crediti finanziari si riferiscono per 21.293 migliaia di Euro, al credito verso la società dalla quale è stata acquisita la partecipazione Techno Sky, corrispondente al trattamento di fine rapporto verso i dipendenti inclusi nel ramo d'azienda conferito dalla venditrice alla controllata Techno Sky, e si è decrementato nell'esercizio a seguito dei rimborsi ottenuti, commisurati alle liquidazioni ed anticipi a titolo di trattamento di fine rapporto erogati nel 2008 ai dipendenti da Techno Sky.

Tale credito è fruttifero di interessi al tasso Euribor a 3 mesi (base 360) maggiorato di uno spread di 0,05 punti percentuali ed è rimborsabile in un'unica scadenza a 15 anni dalla data di stipula o a semplice richiesta da parte di Techno Sky qualora i dipendenti dovessero interrompere il rapporto di lavoro o richiedere degli anticipi. Il credito è assistito da garanzia bancaria a prima richiesta.

Attivo circolante

Le rimanenze di magazzino ammontano a 68.245 migliaia di Euro (65.764 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e comprendono le parti di ricambio di prima dotazione dei sistemi di controllo del traffico aereo oltre che materiali consumabili a supporto dei vari sistemi, riferiti per 67.847 migliaia di Euro alla capogruppo e per 398 migliaia di Euro alla Techno Sky. La movimentazione netta dell'esercizio è riportata nella seguente tabella:

RIMANENZE

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Variazione netta	Saldo al 31.12.08
<i>Rimanenze per:</i>			
- materie prime, sussidiarie e di consumo	72.211	614	72.825
- lavori in corso	0	6	6
	72.211	620	72.831
Fondo Svalutazione magazzino	(6.447)	1.861	(4.586)
Totale netto	65.764	2.481	68.245

Crediti

I crediti dell'attivo circolante ammontano complessivamente a 680.684 migliaia di Euro (704.419 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono così composti:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Credito verso clienti	556.414	476.147
Credito verso imprese controllate	441	180
Crediti tributari:		
- entro l'esercizio	107.353	101.551
- oltre l'esercizio	-	113.442
Credito per imposte anticipate	11.553	9.388
Crediti verso altri	4.923	3.711
Totale crediti	680.684	704.419

CREDITI VERSO CLIENTI I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 556.414 migliaia di Euro (476.147 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e si riferiscono per 551.667 migliaia di Euro alla capogruppo, di cui 445.634 migliaia di Euro vantati nei confronti del Ministero dell'Economia e Finanze e del Ministero dei Trasporti. Si rimanda alla nota integrativa di ENAV S.p.A. per la relativa composizione e variazione. La restante parte di 4.747 migliaia di Euro riguarda i crediti vantati da Techno Sky per servizi prestati nei confronti di clienti terzi.

CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE Il credito verso imprese controllate pari a 441 migliaia di Euro (180 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) è relativo interamente al Consorzio Sicta per il canone di locazione degli uffici di proprietà di ENAV.

CREDITI TRIBUTARI I crediti tributari pari a complessivi 107.353 migliaia di Euro (214.993 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007), si riferiscono a crediti IVA per 93.605 migliaia di Euro, principalmente riferiti alla capogruppo, di cui richiesti a rimborso per 84.347 migliaia di Euro e per la restante parte pari a 14.288 migliaia di Euro al credito per imposte dirette IRES di ENAV (14.126 migliaia di Euro) e IRAP di Techno Sky (162 migliaia di Euro).

IMPOSTE ANTICIPATE Le imposte anticipate, riferite principalmente alla capogruppo, ammontano a 11.554 migliaia di Euro (9.388 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono iscritte prevalentemente su fondi rischi tassati, fondo svalutazione rimanenze e sulla eliminazione dei margini infragruppo. Si precisa che tali imposte anticipate sono state contabilizzate poiché si ritiene vi sia ragionevole certezza di realizzare in futuro imponibili fiscali tali da consentire il recupero delle stesse.
Si rimanda al prospetto n. 4 allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte anticipate, le variazioni subite nell'esercizio e l'aliquota di imposta applicata.

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Imposte antic. su f.di rischi tassati	5.211	4.592	(563)	9.240
Imposte antic. su sval.ne magazzino	2.056	143	(736)	1.463
Imposte antic. su perdita fiscale	1.887	-	(1.887)	-
Altre	234	732	(115)	851
Totale	9.388	5.467	(3.301)	11.554

CREDITI VERSO ALTRI I crediti verso altri pari a 4.922 migliaia di Euro (3.711 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) si riferiscono principalmente alla capogruppo e riguardano per 837 migliaia di Euro crediti verso il personale dipendente di cui 216 migliaia di Euro riguardanti Techno Sky.

ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni ammontano al 31 dicembre 2008 a 40.581 migliaia di Euro (40.783 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e riguardano l'investimento finanziario nei fondi assicurativi AIG detenuti dalla capogruppo. Si rimanda alla nota integrativa di ENAV per la composizione e movimentazione della voce in oggetto.

La voce in oggetto accoglie le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale per 28.054 migliaia di Euro (7.634 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) comprensivo degli interessi maturati e giacenze di cassa per 93 migliaia di Euro.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

La voce in oggetto ammonta a 1.279 migliaia di Euro (125 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e si riferisce a risconti attivi per 1.266 migliaia di Euro rilevati su premi assicurativi, canoni di locazione e sull'arrangement fee riconosciuta all'Istituto Bancario all'atto della stipula dei finanziamenti a medio termine e a ratei attivi su interessi per 13 migliaia di Euro.

RATEI E RISCONTI**STATO PATRIMONIALE PASSIVO**

La voce del patrimonio netto di gruppo è così composta:

PATRIMONIO NETTO

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Capitale sociale (*)	1.121.744	1.121.744
Riserva legale	6.124	5.372
Altre riserve:		
a) Riserva ex L. 292/93	9.189	9.189
b) Riserva straordinaria	961	961
c) Riserva contributi in conto capitale	51.816	51.816
Utili/(Perdite) portati a nuovo	35.652	31.070
Utile/(Perdita) dell'esercizio	12.270	5.334
Patrimonio netto di gruppo	1.237.756	1.225.486
Capitale e riserve di terzi	-	-
Utile/(Perdita) di terzi	-	-
Patrimonio netto consolidato	1.237.756	1.225.486

(*) Il capitale sociale 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.

Per quanto riguarda il raccordo tra il patrimonio netto ed il risultato della capogruppo ed il patrimonio netto consolidato ed il risultato economico consolidato così come la movimentazione del patrimonio netto consolidato avvenuta nell'esercizio, si rinvia rispettivamente ai prospetti di dettaglio n. 5 e n. 6 allegati alla presente nota integrativa.

Ammontano complessivamente a 33.390 migliaia di Euro (72.917 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono così composti:

FONDI PER RISCHI ED ONERI

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Fondo imposte differite	18.958	172	(18.337)	793
Totale	18.958	172	(18.337)	793
Altri fondi:				
F.do rischi per il contenz.so con il personale	9.464	1.341	(593)	10.212
F.do rischi per altri contenziosi in essere	5.866	-	(1.457)	4.409
Fondo stabilizzazione tariffe	38.629	-	(20.653)	17.976
Totale altri fondi	53.959	1.341	(22.703)	32.597
Totale complessivo	72.917	1.513	(41.040)	33.390

Il fondo imposte differite include essenzialmente l'effetto fiscale temporaneo derivante dal trattamento del leasing dell'aeromobile secondo il metodo finanziario, per 739 migliaia di Euro, di cui l'incremento dell'esercizio 2008 è pari a 172 migliaia di Euro. La restante parte è relativa principalmente alla controllante ENAV S.p.A.. Si rimanda al prospetto n. 4 in allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte differite, le variazioni subite nell'esercizio e l'aliquota di imposta applicata.

Il fondo rischi per il contenzioso con il personale si incrementa di 1.341 migliaia di Euro e riguarda principalmente la stima prudenziale dell'una tantum da riconoscere al personale di Techno Sky a seguito dello slittamento dell'accordo integrativo con il personale dipendente. Per la composizione e movimentazione degli altri fondi, riguardanti interamente la capogruppo, si rimanda alla rispettiva nota integrativa civilistica.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Il Trattamento di fine rapporto ammonta al 31 dicembre 2008 a 66.256 migliaia di Euro (67.828 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e riguarda le indennità da corrispondere alla cessazione del rapporto di lavoro maturate a favore dei dipendenti alla data del 31 dicembre 2006 maggiorate della rivalutazione in conformità alla normativa sulla riforma previdenziale di cui alla Legge 296/2006. La movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.08
Trattamento di fine rapporto	67.828	16.112	(17.684)	66.256
Totale	67.828	16.112	(17.684)	66.256

L'accantonamento del TFR è stato pari a 16.112 migliaia di Euro, di cui le quote destinate ai Fondi di Previdenza aziendale Previndai, Prevaer e Cometa, al Fondo di Tesoreria istituita presso l'INPS o ad altri Fondi pensione sulla base delle scelte effettuate dal personale dipendente che ammontano a 13.294 migliaia di Euro e compresi nell'ambito dei decrementi dell'esercizio. Gli ulteriori decrementi si riferiscono alla erogazione, per 3.521 migliaia di Euro, agli anticipi e liquidazioni in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro.

I debiti ammontano a 623.868 migliaia di Euro (524.329 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) con scadenza entro i dodici mesi per 519.414 migliaia di Euro e oltre i dodici mesi per 104.454 migliaia di Euro. Tali debiti si riferiscono per 609.085 migliaia di Euro alla capogruppo e per la restante parte pari a 14.783 migliaia di Euro a Techno Sky. Nella tabella seguente è riportata la composizione dei debiti e successivamente i commenti relativi alle sole variazioni consolidate:

DEBITI

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Entro i 12 mesi		
Debiti verso banche	254.583	221.413
Debiti verso altri finanziatori	778	1.828
Acconti	59.461	63.401
Debiti verso fornitori	123.756	142.288
Debiti verso controllate	1.246	1.614
Debiti tributari	11.919	11.755
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale	19.354	25.807
Altri debiti	42.991	48.298
Debiti per balance Eurocontrol	5.326	2.599
<i>Totale entro i dodici mesi</i>	519.414	519.003
Oltre i 12 mesi		
Debiti verso banche	100.000	0
Debiti tributari	2.658	0
Debiti per balance Eurocontrol	1.796	5.326
<i>Totale oltre i dodici mesi</i>	104.454	5.326
Totale complessivo	623.868	524.329

Il "debito verso altri finanziatori" per 778 migliaia di Euro si riferisce al debito residuo verso la società di leasing.

Il "debito verso controllate" per 1.246 migliaia di Euro riguarda il debito verso il Consorzio Sicta per l'attività di supporto specialistico prestata su vari progetti a cui partecipa la capogruppo e finanziati dalla Comunità Europea.

I "debiti tributari" accolgono oltre all'imposta sostitutiva dovuta dalla capogruppo, anche: i) le imposte correnti per 1.216 migliaia di Euro di cui 1.038 migliaia di Euro per l'IRAP e 178 migliaia di Euro per l'IRES; ii) le ritenute effettuate al personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2009 per 6.736 migliaia di Euro.

Nell'ambito della voce altri debiti, sono compresi: a) i "debiti verso il personale" per complessivi 35.284 migliaia di Euro, riferiti a ferie maturate e non godute per 13.105 migliaia di Euro ed agli accantonamenti rilevati per competenza della parte variabile della retribuzione per 22.179 migliaia di Euro; b) i debiti relativi alla previdenza integrativa per 6.009 migliaia di Euro.

Ammontano a 127.596 migliaia di Euro (137.229 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) riferiti a risconti passivi per 127.272 migliaia di Euro riguardanti la capogruppo ed in particolare i contributi in conto capitale (PON Trasporti) ricevuti su specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud e per la restante parte, pari a 324 migliaia di Euro, a ratei passivi rilevati su interessi e assicurazioni.

**RATEI E
RISCONTI
PASSIVI**

I conti d'ordine sono rappresentati da:

i) garanzie prestate da terzi nell'interesse del gruppo per 70.842 migliaia di Euro (9.767 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007). L'incremento dell'esercizio è relativo principalmente al rilascio all'Amministrazione Finanziaria di una fidejussione a garanzia del rimborso del credito IVA del 2002 per un importo di 61.049 migliaia di Euro.

**CONTI
D'ORDINE**

ii) garanzie ricevute da terzi per complessivi 114.643 migliaia di Euro (102.392 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) relative per 93.349 migliaia di Euro a fidejussioni a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura stipulati e per 21.293 migliaia di Euro alla fideiussione bancaria a prima richiesta ottenuta a garanzia dell'adempimento degli obblighi di rimborso del finanziamento iscritto tra le immobilizzazioni finanziarie del presente bilancio. Il suo ammontare si è ridotto nell'esercizio per 1.137 migliaia di Euro a seguito delle erogazioni di anticipi e liquidazioni di TFR effettuati nel 2008.

iii) conti di memoria per i beni immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000, iscritti ad un valore simbolico di un Euro, e non riportati nell'attivo patrimoniale nell'attesa che venga completata la procedura di identificazione e di determinazione del valore da parte dell'Agenzia del Territorio.

Conto Economico

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a 777.436 migliaia di Euro (741.033 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) ed è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	718.860	687.004	31.856
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	6	-	6
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	10.946	3.335	7.611
Contributi in conto esercizio	30.000	30.000	-
Altri ricavi	17.642	20.694	(3.070)
Totale valore della produzione	777.436	741.033	36.403

I "ricavi delle vendite e delle prestazioni" si riferiscono per 714.186 migliaia di Euro alla capogruppo e riguardano principalmente i ricavi derivanti dall'attività istituzionale di controllo del traffico aereo in rotta e terminale, e per la restante parte, pari a 4.674 migliaia di Euro, ai ricavi conseguiti dalla Techno Sky per attività di supporto ed assistenza tecnica in Italia e all'Estero registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente del 65%.

Gli "incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" si riferiscono per 2.991 migliaia di Euro alla capitalizzazione dei costi del personale per l'attività svolta sui progetti di investimento in corso di esecuzione, e per 7.955 migliaia di Euro alla realizzazione interna di progetti di investimento, tra cui: la manutenzione evolutiva sui software degli impianti di controllo del traffico aereo; la realizzazione di sistemi innovativi a supporto della manutenzione dei sistemi operativi impiegati nell'ATC; il sistema informativo per la gestione della configurazione dei progetti e siti.

I "contributi in conto esercizio" e gli "altri ricavi" sono principalmente imputabili alla capogruppo. Si rimanda alla nota integrativa civilistica per il dettaglio delle voci in oggetto.

I costi della produzione ammontano a 739.838 migliaia di Euro (693.548 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) registrando un incremento nell'esercizio 2008 di 46.290 migliaia di Euro. La composizione della voce in oggetto è riportata nella seguente tabella:

COSTI DELLA PRODUZIONE

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07	Variazioni
<i>Costi per materie prime, suss., di cons.e merci</i>	7.003	6.878	125
<i>Per servizi:</i>			
• costi di manutenzione	23.615	22.829	786
• contribuzione Eurocontrol e Ceats	47.678	48.539	(861)
• costi per utenze e telecomunicazioni	29.300	27.086	2.214
• premi assicurativi	7.835	8.872	(1.037)
• pulizia e vigilanza	8.232	7.607	625
• altri costi riguardanti il personale	13.435	11.662	1.773
• altre spese per servizi	24.078	22.013	2.065
<i>Totale costi per servizi</i>	<i>154.173</i>	<i>148.608</i>	<i>5.565</i>
<i>Per godimento beni di terzi</i>	<i>5.861</i>	<i>5.696</i>	<i>165</i>
<i>Per il personale</i>	<i>412.933</i>	<i>400.792</i>	<i>12.141</i>
<i>Ammortamenti e svalutazioni:</i>			
• immobilizzazioni immateriali	24.117	22.438	1.679
• immobilizzazioni materiali	117.091	107.849	9.242
• svalutazione crediti e delle immobilizzazioni	17.638	1.609	16.029
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>158.846</i>	<i>131.896</i>	<i>26.950</i>
<i>Variazione delle rimanenze</i>	<i>(2.464)</i>	<i>(2.537)</i>	<i>73</i>
<i>Accantonamenti per rischi</i>	<i>1.341</i>	<i>550</i>	<i>791</i>
<i>Oneri diversi di gestione</i>	<i>2.145</i>	<i>1.665</i>	<i>480</i>
Totale costo della produzione	739.838	693.548	46.290

I costi per servizi, come sopra dettagliati, sono riferiti per 134.453 migliaia di Euro alla capogruppo e per la restante parte, pari a 19.720 migliaia di Euro, alla Controllata Techno Sky con un incremento di costi per servizi di circa 1.445 migliaia di Euro imputabili principalmente alla gestione degli uffici in locazione che hanno interessato tutto l'esercizio, rispetto al 2007 il cui impatto era di solo 6 mesi.

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali contiene, per 11.081 migliaia di Euro, la quota di ammortamento derivante dalla differenza da consolidamento.

Nell'ambito degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali è compresa la quota di ammortamento dell'aereo e della consolle per complessivi 872 migliaia di Euro.

Il "costo del personale" il cui importo è pari a 412.933 migliaia di Euro (400.792 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 12.141 migliaia di Euro, si riferisce per 367.339 migliaia di Euro alla capogruppo e per 45.594 migliaia di Euro, a Techno Sky.

La voce in oggetto è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07	Variazioni
<i>Per il personale:</i>			
Salari e stipendi, di cui:			
retribuzione fissa	225.231	204.370	20.861
retribuzione variabile	68.713	83.378	(14.665)
<i>Totale salari e stipendi</i>	<i>293.944</i>	<i>287.748</i>	<i>6.196</i>
Oneri sociali	91.095	89.503	1.592
Trattamento di fine rapporto	16.112	14.142	1.970
Altri costi	11.782	9.399	2.383
Totale costo del personale	412.933	400.792	12.141

Nella tabella sotto riportata viene rappresentato l'organico aziendale di gruppo diviso per qualifica professionale.

	31.12.08	31.12.07
Dirigenti	82	85
Quadri	396	382
Impiegati	3.655	3.623
Consistenza finale al 31 dicembre 2008	4.133	4.090

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi ed oneri finanziari presentano un saldo netto negativo per 9.346 migliaia di Euro (1.285 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) registrando un incremento negativo della posizione finanziaria di 8.061 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, principalmente imputabile alla capogruppo e riguardante gli interessi passivi sull'esposizione verso il sistema bancario.

La composizione è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07	Variazioni
Proventi finanziari			
• da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	1.102	963	139
• da titoli iscritti nell'attivo circolante	226	2.775	(2.549)
• da altri	5.646	6.096	(450)
Totale proventi finanziari	6.974	9.834	(2.860)
Oneri finanziari			
• interessi passivi su linee di credito	(15.416)	(8.258)	(7.158)
• altri interessi passivi	(933)	(2.877)	1.944
Totale oneri finanziari	(16.349)	(11.135)	(5.214)
Utili e perdite su cambi	29	16	13
Totale proventi ed oneri finanziari	(9.346)	(1.285)	(8.061)

I proventi finanziari sui crediti iscritti nelle immobilizzazioni per 1.102 migliaia di Euro si riferiscono agli interessi attivi maturati sul credito finanziario della Techno Sky.

Nell'ambito degli oneri finanziari sono compresi 93 migliaia di Euro di interessi passivi maturati sul debito verso la società di leasing.

RETTIFICHE DI VALORE DELLE ATTIVITÀ FINANZIARIE

La voce in oggetto mostra un saldo positivo di 15 migliaia di Euro (347 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e si riferisce interamente alla valutazione con il metodo del patrimonio netto della Controllata Sicta esclusa dall'area di consolidamento.

PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

Il saldo di tale voce mostra un importo netto negativo di 2.325 migliaia di Euro (-2.649 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) composto da proventi straordinari per 2.750 migliaia di Euro e oneri straordinari per 5.075 migliaia di Euro. Per il commento a tali voci si rimanda alla nota integrativa del bilancio civilistico di ENAV S.p.A..

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte sul reddito ammontano a 13.672 migliaia di Euro (38.563 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007) e sono composte da imposte correnti IRES ed IRAP per 25.143 migliaia di Euro, l'imposta sostitutiva sull'affrancamento delle deduzioni extracontabili tra gli ammortamenti ordinari e le aliquote fiscalmente ammesse pari a 8.860 migliaia di Euro compensate

dall'effetto netto positivo delle imposte anticipate e differite per 20.331 migliaia di Euro.
Di seguito è riportato il dettaglio della composizione delle imposte correnti, anticipate e differite dell'esercizio 2008:

Descrizione	IRES	IRAP	Imp. Sostitutiva	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Imposte correnti	(5.809)	(19.334)	(8.860)	(34.003)	(20.003)
Imposte anticipate					
Fondi tassati	4.029	0	0	4.029	(2.124)
Svalutazione rimanenze	(511)	(82)	0	(593)	168
Perdite fiscali	(1.887)	0	0	(1.887)	1.887
Altri	536	81	0	617	(14)
<i>Totale imposte anticipate</i>	2.167	(1)	0	2.166	(83)
Imposte differite					
Ammortamenti	15.542	2.484	0	18.026	(18.763)
Plusvalenze tassate	72	12	0	84	190
Altri	55	0	0	55	96
<i>Totale imposte differite</i>	15.669	2.496	0	18.165	(18.477)
Totale imp.corr., antic. e differ.	12.027	(16.839)	(8.860)	(13.672)	(38.563)

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

Allegato n. 1
 (in migliaia di Euro)

PARTECIPAZIONI E MODALITÀ DI CONSOLIDAMENTO

Ragione Sociale	Sede	Consolidamento	Attività svolta	Capitale Sociale	% di partecipazione diretta di gruppo		Patrimonio Netto	Risultato d'esercizio	Note
Imprese controllate									
Techno Sky S.r.l.	Roma	Integrale	Servizi	1.600	100%	100%	3.695	640	
Consorzio Sicta	Napoli	a Patrimonio netto	Servizi	1.033	60%	60%	877	15	(1)

(1) Il Consorzio Sicta è escluso dall'area di consolidamento ai sensi dell'art. 28 D.Lgs 127/91 per irrilevanza dei dati di bilancio

Allegato n. 2
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31.12.2007			Variazioni del periodo			Consistenza al 31.12.2008		
	Costo storico	Amm.to accumulato	Saldo al 31.12.2007	Riclassifiche	Incrementi	Decrementi	Amm.to	Costo storico	Saldo al 31.12.2008
Costi d'impianto ed ampliamento	3	(1)	2				(1)	3	1
Diritti di utilizzazione opere dell'ingegno	26.953	(14.098)	12.855		5.169		(9.842)	32.122	8.182
Differenza da consolidamento	110.810	(11.081)	99.729				(11.081)	110.810	88.648
Altre immobilizzazioni immateriali	9.714	(3.978)	5.736		3.475		(3.193)	13.189	6.018
Immobilizzazioni in corso ed acconti	45.844		45.844	(320)	20.733	(8.750)		57.507	57.507
Totale	193.324	(29.158)	164.166	(320)	29.377	(8.750)	(24.117)	213.631	160.356

Allegato n. 3
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31.12.2007			Variazioni del periodo				Consistenza al 31.12.2008			
	Costo storico	Fondo amm.to	Saldo al 31.12.2007	Riclassifiche Costo storico	Incrementi	Decrementi		Amm.to storico	Costo storico	Fondo amm.to	Saldo al 31.12.2008
						Costo storico	Fondo amm.to				
Terreni e fabbricati	218.580	(67.363)	151.217		25.619			(8.820)	244.199	(76.183)	168.016
Impianti e macchinari	1.006.227	(572.349)	433.878		99.716	(3.472)	2.782	(77.503)	1.102.471	(647.070)	455.401
Attrezzature industriali e comm.li	235.019	(104.021)	130.998		13.288	(169)	169	(16.036)	248.138	(119.888)	128.250
Altri beni	346.832	(301.496)	45.336		6.031	(300)	269	(14.732)	352.563	(315.959)	36.604
Immobilizzazioni in corso ed acc.iti	259.933		259.933	(250)	184.116	(145.163)			298.636	0	298.636
Totale	2.066.591	(1.045.229)	1.021.362	(250)	328.770	(149.104)	3.220	(117.091)	2.246.007	(1.159.100)	1.086.907

Allegato n. 4
 (in migliaia di Euro)

PROSPETTO IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

	SALDO INIZIALE		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO		SALDO FINALE	
	Differenze Temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte
Tipologia delle differenze temporanee						
CON IMPUTAZIONE A CONTO ECONOMICO						
a) Differenze che originano attività per imposte anticipate						
Fondi tassati (*)	18.952	5.211	14.654	4.029	33.606	9.240
Svalutazione rimanenze (**)	6.449	2.056	(1.861)	(593)	4.588	1.463
Perdita fiscale (*)	6.860	1.887	(6.860)	(1.887)	-	-
Altri (**)	733	234	1.951	617	2.684	851
Totale	32.994	9.388	7.884	2.166	40.878	11.554
b) Differenze che originano passività per imposte differite						
Plusvalenze tassate (**)	429	(136)	(263)	83	166	(53)
Ammortamenti fiscali (**)	58.791	(18.763)	(56.515)	18.026	2.276	(737)
Altri (**)	210	(59)	(202)	56	8	(3)
Totale	59.430	(18.958)	(56.980)	18.165	2.450	(793)

(*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES 27,5%

(**) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES ed IRAP per un totale di 31,9%

Allegato n. 5
(in migliaia di Euro)**PROSPETTO DI RACCORDO TRA IL PATRIMONIO NETTO ED IL RISULTATO
D'ESERCIZIO DI ENAV S.P.A. E IL PATRIMONIO NETTO ED IL RISULTATO DI GRUPPO**

	31.12.2008		31.12.2007	
	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto
Capogruppo	23.772	1.258.961	15.037	1.235.189
Ammortamento differenza da consolidamento	(11.081)	(22.162)	(11.081)	(11.081)
Effetto IAS 17 Techno Sky	526	2.276	1.750	1.750
Imposte differite su IAS 17	(170)	(737)	(567)	(567)
Eliminazione effetti economici infragruppo	(2.103)	(2.103)	0	0
Imposte anticipate su elim.ne effetti economici infragr.	671	671	0	0
Valutazione a patrimonio netto del Consorzio Sicta	15	172	157	157
Risultato d'esercizio Techno Sky	640	678	38	38
Totale di gruppo	12.270	1.237.756	5.334	1.225.486

Allegato n. 6
(in migliaia di Euro)**MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO**

Natura/descrizione	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva ex lege 292/93	Altre riserve		Riserva contributi c/capitale	Utili/ (perdite) a nuovo	Utile/ (perdita) dell'esercizio	Totale
				Riserva straordinaria	Riserva				
Patrimonio Netto di Gruppo al 31 dicembre 2007	1.121.744	5.372	9.189	961		51.816	31.070	5.334	1.225.486
Destinazione del risultato dell'esercizio		752					4.582	(5.334)	.
Risultato dell'esercizio								12.270	12.270
Patrimonio Netto di Gruppo al 31 dicembre 2008	1.121.744	6.124	9.189	961		51.816	35.652	12.270	1.237.756
Capitale e riserve di terzi								.	.
Utile/(Perdita) di terzi								.	.
Patrimonio Netto consolidato	1.121.744	6.124	9.189	961		51.816	35.652	12.270	1.237.756

Allegato n. 7a
(in migliaia di Euro)**CONSORZIO SICTA****SITUAZIONE PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 2008****ATTIVO**

	2008	2007
Immobilizzazioni		
- immobilizzazioni immateriali	43	34
- immobilizzazioni materiali	268	175
Totale immobilizzazioni	311	209
Attivo circolante		
- Rimanenze	1.066	432
- Crediti esigibili entro 12 mesi	1.588	2.260
- Crediti esigibili oltre 12 mesi	3	6
- Disponibilità liquide	113	822
Totale attivo circolante	2.770	3.520
Ratei e risconti attivi	22	14
TOTALE ATTIVO	3.103	3.743

PASSIVO

- Patrimonio netto	1.462	1.437
- Trattamento Fine Rapporto	215	197
- Fondi rischi ed oneri	50	50
- Debiti dovuti entro i 12 mesi	1.376	2.059
- Ratei e risconti passivi	-	-
TOTALE PASSIVO	3.103	3.743
Conti d'ordine	897	915

Allegato n. 7b
(in migliaia di Euro)

CONSORZIO SICTA

CONTO ECONOMICO AL 31 DICEMBRE 2008

	2008	2007
A. VALORE DELLA PRODUZIONE		
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.534	3.860
Variazione lavori in corso su ordinazione	634	(404)
Contributi in conto esercizio L. 488	483	756
Totale valore della produzione	3.651	4.212
B. COSTI DELLA PRODUZIONE		
Per materie prime, sussid.cons. merci	70	183
Per servizi	1.366	1.909
Per godimento beni di terzi	111	101
Per il personale	1.861	1.727
Ammortamenti e svalutazioni	100	73
Oneri diversi di gestione	13	40
Totale costo della produzione	3.521	4.033
Differenza A-B	130	179
C. PROVENTI ED ONERI FINANZIARI		
Altri proventi finanziari	6	11
Interessi ed altri oneri finanziari	(6)	(7)
Totale proventi ed oneri finanziari	-	4
E. PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI		
Proventi	50	
Plusvalenze da alienazioni		
Oneri	(50)	(23)
Minusvalenze da alienazioni		
Imposte relative ad es.precedenti	0	(2)
Totale partite straordinari	0	(25)
RISULTATO ANTE IMPOSTE (A-B+C+E)	130	158
Imposte	(104)	(135)
UTILE DELL'ESERCIZIO	26	23

Allegato n. 8
(in migliaia di Euro)**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO**

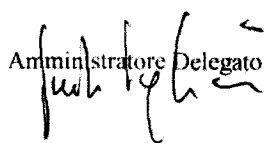
	2008
A. DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI	7.678
B. <i>Flusso monetario generato da attività d'esercizio</i>	
Risultato d'esercizio	12.270
Ammortamenti	141.208
Variazione netta Fondo Trattamento Fine Rapporto	(1.572)
Utili imprese valutate a Patrimonio Netto	(15)
Variazione netta Fondo imposte differite	(18.166)
Decremento/(Incremento) Rimanenze	(2.481)
Decremento/(Incremento) Crediti	(39.676)
Decremento/(Incremento) Ratei e Risconti attivi	(1.154)
Variazione netta altri Fondi Rischi ed Oneri	(21.361)
Incremento/(Decremento) Debiti	30.829
Incremento/(Decremento) Ratei e Risconti passivi	(9.633)
	90.249
C. <i>Flusso monetario assorbito da attività d'investimento</i>	
Investimenti in:	
- immobilizzazioni immateriali	(20.627)
- immobilizzazioni materiali	(182.317)
- partecipazioni	(167)
Variazione crediti finanziari	1.009
	(202.102)
D. <i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>	
Pagamento dividendi	-
Incremento/(Decremento) finanziamenti	133.170
Incremento/(Decremento) debiti verso altri finanziatori	(1.050)
(Incremento)/Decremento attività finanz. che non costituiscono immobiliz	202
	132.322
E. Flusso monetario complessivo dell'esercizio (B+C+D)	20.469
F. DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (A+E)	28.147

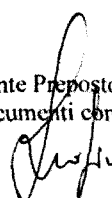
ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE
DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI**ATTESTAZIONE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO E SUL BILANCIO
CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2008 AI SENSI DELL'ART. 154-BIS DEL
D.LGS 58/1998**

1. I sottoscritti Guido Pugliesi e Antonio Serafini, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili e societari dell'ENAV S.p.A. attestano, tenuto conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato nel corso dell'anno 2008.
2. Al riguardo si rappresenta quanto segue:
 - a) sono state elaborate le più importanti procedure amministrative e contabili;
 - b) sono in corso di completamento sia l'elaborazione di ulteriori procedure, sia la verifica dell'effettiva applicazione di tutte le procedure amministrative e contabili.
3. Si attesta inoltre che il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato:
 - a) corrispondono alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - b) sono redatti in conformità alle disposizioni di legge interpretate ed integrate dai Principi Contabili emessi dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), oltre che ai principi guida Eurocontrol e, a quanto consta, sono idonei a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e dell'impresa inclusa nel consolidamento.

Data: 28 maggio 2009

Amministratore Delegato


Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari


**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
SUL BILANCIO CONSOLIDATO**

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE**DI ENAV S.p.A.****SUL BILANCIO CONSOLIDATO 2008**

Come è noto, il controllo sul bilancio consolidato è demandato agli Organi o soggetti cui è attribuito per legge il controllo sul bilancio di esercizio dell'impresa controllante (art. 41, comma 3, del D.L.vo 9 aprile 1991, n. 127), che, nel citato caso di imprese obbligate a redigere il bilancio consolidato (art. 25 del D.L.vo 9 aprile 1971, n. 127), non compete al Collegio Sindacale, ma al revisore o alla società di revisione (nella specie è la Reconta Ernst & Young) incaricata del controllo contabile che deve esprimere apposita relazione (art. 2409 ter CC).

Pur tuttavia anche il Collegio Sindacale ritiene opportuno presentare una sua breve relazione sia per il dovere di vigilanza sull'osservanza della legge e dello statuto, nonché sul rispetto dei principi del buon amministratore, cui è genericamente tenuto (art. 2403, comma 1, CC), sia in ossequio al principio per cui gli argomenti ed i documenti sottoposti dagli amministratori alla assemblea sono oggetto di esame da parte del Collegio Sindacale che conseguentemente ritiene opportuno riferire all'assemblea stessa su quelli di maggior rilievo quale, appunto, è il bilancio consolidato.

Il Collegio ha esaminato il bilancio consolidato al 31 dicembre 2008, predisposto secondo le disposizioni contenute nel D.Lgs 9 aprile 1991, n. 127, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 21 maggio 2009 ed acquisito in pari data dal Collegio Sindacale.

Il documento in questione, redatto tenendo conto di quanto indicato dai

principi contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), è costituito dallo Stato Patrimoniale consolidato, dal Conto Economico consolidato e dalla Nota integrativa, e si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008.

Il bilancio consolidato include il bilancio della Capogruppo ENAV S.p.A. e della società Techno Sky partecipata al 100% su cui ENAV esercita stabilmente il controllo e la cui attività consiste, quasi esclusivamente, nello svolgimento di servizi nei confronti di ENAV, affidati "in house".

Per la società Techno Sky è stata adottata la metodologia del consolidamento integrale; ENAV detiene anche quote del Consorzio SICTA il cui bilancio non è stato consolidato per irrilevanza degli importi delle varie voci.

I prospetti di Stato patrimoniale e Conto economico riportano i saldi comparativi dell'esercizio precedente.

Il Collegio ha accertato:

- la correttezza delle modalità seguite nell'individuazione dell'area di consolidamento;
- la rispondenza alla normativa vigente e ai principi contabili dei criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio consolidato;
- il rispetto dei principi di consolidamento relativamente all'elisione dei proventi e degli oneri, così come dei crediti e dei debiti reciproci, relativi alle Società consolidate;

Il Collegio ha assunto dai rappresentanti della Società di Revisione in-

formazioni, confermate nella relazione formale appositamente redatta in data 10 giugno 2009, in merito ai controlli eseguiti sul bilancio consolidato da cui non sono emerse anomalie.

Il Collegio, inoltre, ha preso atto che:

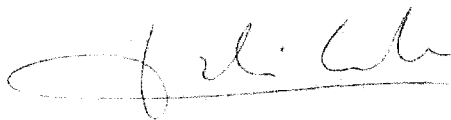
- i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati secondo le disposizioni del codice civile e del D.Lgs. 127/91, salvo gli effetti di leggi specifiche;

per la redazione del bilancio consolidato sono stati utilizzati i dati del bilancio della Capogruppo e della Techno Sky, al 31 dicembre 2008, predisposti dai rispettivi Consigli di amministrazione.

Roma, 10 giugno 2009

Il Collegio Sindacale

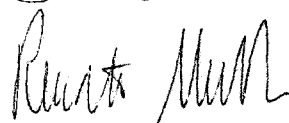
Avv. Fabrizio Carotti



Dott. Vincenzo Donato



Prof. Renato Midoro



**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE
SUL BILANCIO CONSOLIDATO**



Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via Po, 32
00198 Roma
Tel. (+39) 06 324751
Fax (+39) 06 32475504
www.ey.com

**Relazione della società di revisione
ai sensi dell'art.2409-ter del Codice Civile**

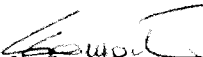
All' Azionista della
Enav S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della Enav S.p.A. e sue controllate (Gruppo Enav) chiuso al 31 dicembre 2008. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Enav S.p.A.. È 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. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se i risultati, 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'adequazione 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 professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 7 aprile 2008.
3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2008 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 e il risultato economico del Gruppo.
4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Enav S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'art. 2409-ter, comma 2, lettera e), del Codice Civile. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2008.

Roma, 10 giugno 2009

Reconta Ernst & Young S.p.A.


Gianfranco Consorti
(Socio)

ACRONIMO	DESCRIZIONE
ACC	Area Control Center
ACS	Advanced Cockpit Simulator
ADS-B	Automatic Dependent Surveillance - Broadcast
AMI	Aeronautica Militare Italiana
ANSP	Air Navigation Service Providers
AOIS	Aeronautical Operational Information System
ASI	Agenzia Spaziale Italiana
ATC	Air Traffic Control
ATCM	Air Traffic flow and Capacity Management
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services
CAAV	Centro Aeroportuale di Assistenza al Volo
CIITI	Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
CNS	Comunicazione Navigazione e Sorveglianza
CTA	Controllore del Traffico Aereo
CUP	Costo Unitario Prodotto
CUT	Coefficiente Unitario di Tariffazione
DNV	Det Norske Veritas
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aerienne
EAV	Esperto Assistenza al Volo
EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Ammortization
EBIT	Earnings Before Interest and Taxes
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ESARR	Eurocontrol SAFETY Regulatory Requirement
ESSP	European Satellite Services Provider
FAB	Functional Airspace Block
FAS	Fondo Aree Sottoutilizzate
FDP	Flight Data Processing
GEIE	Gruppo Europeo di Interesse Economico
GNSS	Global Navigation Satellite System
IATA	International Air Transport Association
IACA	International Air Carriers Association
IAS	International Accounting Standard
IBAR	Italian Board Airline Representatives
IFRS	International Financial Reporting Standards
ILS	Instrument Landing System
INAIL	Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro
INPS	Istituto Nazionale di Previdenza Sociale
INPDAP	Istituto Nazionale di Previdenza per i Dipendenti dell'Amministrazione Pubblica
IRAP	Imposta Regionale sulle Attività Produttive
IRES	Imposta sul Reddito delle Società
OIC	Organismo Italiano di Contabilità
PON-T	Programma Operativo Nazionale settore Trasporti
SESAR	Single European Sky ATM Research
SICTA	Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo
TBT	Terra Bordo Terra
TFR	Trattamento di Fine Rapporto
TFS	Trattamento di Fine Servizio
TLC	TeLeComunicazioni
UDS	Unità Di Servizio
VFR	Visual Flight Rules