

riferimento, aveva deliberato di adottare per il 2009, su basi volontarie (considerata la persistente assenza di contratto di programma), la metodologia del "cost cap" (come richiesto dal ministero dell'economia e delle finanze), seppur rinviando l'individuazione dei termini, dell'entità e delle specifiche modalità applicative di tale metodologia, alla definizione del complesso delle obbligazioni delle parti da ricomprendere negli schemi dei contratti di programma e di servizio 2007-2009 ed all'individuazione di tempi brevi e certi di erogazione delle risorse economiche da parte dello Stato (come pure richiesto dal ministero dei trasporti).

La Corte, in continuazione con quanto già esposto nelle precedenti relazioni, reputa che occorra temperare gli obiettivi di efficientamento e di ulteriore recupero di produttività della società con le essenziali esigenze di sicurezza; ciò, del resto, è del tutto coerente con l'impiego degli strumenti negoziali.

Come già riferito nello specifico paragrafo, il Magistrato della Corte dei conti ed il Collegio Sindacale hanno effettuato una serie di audizioni ed accertamenti, anche attraverso la funzione Audit, al fine di acquisire, dal punto di vista procedimentale ed amministrativo il maggior numero possibile di informazioni sui contratti oggetto di indagine giudiziaria.

Accertamenti che mentre non hanno evidenziato irregolarità per le procedure ENAV, hanno invece mostrato gravi inadempienze su alcune procedure seguite dalla controllata Techno Sky.

Gli accertamenti effettuati hanno comunque rilevato che le irregolarità riscontrate non sembrano incidere sui fini istituzionali di garantire la sicurezza dei voli.

E' 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 l'unico sottoscritto tra lo Stato e la società ENAV (essendo stato, peraltro formalizzato, l'11 novembre 2009 e trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione all'inizio del 2010, 4 anni dopo la fine del triennio di riferimento), 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 dei contratti di programma 2007-2009 e 2010-2012, 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.

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.

Va segnalato come le modifiche apportate dalla legge n. 248/2005, sul regime delle esenzioni tariffarie a carico dello Stato, gli oneri a carico della collettività sono aumentati dagli 80,3 milioni di euro del 2005 ai 129,2 milioni di euro del 2010.

Infatti, il meccanismo di esenzione previsto determina un significativo aumento degli oneri a carico dello Stato, per effetto della concentrazione del traffico solo su tre aeroporti (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate) pari annualmente al 40% del costo dei rimanenti 11 aeroporti maggiori.

Restano aperte le problematiche relative al reperimento dei restanti ed ingenti fondi necessari per le spese di investimento che ENAV dovrà effettuare sugli aeroporti militari in transito e, soprattutto, delle compensazioni statali per i consistenti oneri di esercizio che la società subirà per lo svolgimento del servizio su questi aeroporti. Si tratta di problematiche importanti, la cui mancata soluzione ha di fatto determinato il sostanziale ed inevitabile blocco del programma.

La Corte, inoltre, pur concordando in merito alla opportunità della trattazione di tali problematiche nell'ambito dei contratti di programma e di servizio, e pur auspicando la rapida definizione di tali lavori, non può non ribadire, le proprie

perplessità sull'effettiva idoneità di tali strumenti 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 supporto giuridico e programmatico voluto dalla legge.

A settembre 2010, non risultano ancora formalizzati i contratti di programma e di servizio relativi ai trienni 2007-2009 e 2010-2012.

E' da rilevare che questi ritardi dei tempi di formalizzazione dei contratti di servizio e di programma 2007 - 2009, hanno impedito la corresponsione ad ENAV, entro il 2010, degli ingenti crediti vantati per i servizi resi nel triennio scorso (crediti, ai quali si aggiungono quelli maturati per tutto l'anno 2010).

I crediti verso lo Stato (di competenza del ministero dell'economia e delle finanze) riferiti al triennio 2007-2009 ammontano a complessivi 231,7 milioni di euro che, incrementato del credito maturato nel 2010, nonché del contributo di 30 milioni di euro per la sicurezza dell'anno 2010 (di competenza del MIT - ministero delle infrastrutture e dei trasporti), si sono attestati a circa 344 milioni di euro.

Il ritardo dell'incasso dei crediti verso il ministero dell'economia e delle finanze, connesso al lungo iter di formalizzazione del contratto di servizio 2007-2009, ha imposto alla società di rivedere il fabbisogno finanziario anche in considerazione della necessità di adeguamento alla normativa comunitaria che ha confermato di ritenere stringenti i tempi di pagamento delle fatture ai fornitori.

L'effetto immediato del mancato incasso del citato credito 2007/2009 ha determinato una maggiore esposizione finanziaria rispetto a quanto precedentemente previsto allorché si auspicava un più tempestivo incasso del suddetto credito nei confronti dello Stato.

In proposito, la Corte ha già avuto modo di rappresentare l'esigenza della sollecita liquidazione dei crediti della società per non costringere questa a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte ai notevoli impegni di investimento. Ricorso necessitato a fonti di finanziamento che, come osservato anche dal ministero vigilante, essendo a titolo oneroso 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.

Peraltro, nonostante il ritardo dei detti ritardi in tali adempimenti, si continua ad affidare ad ENAV la gestione del controllo del traffico aereo su nuovi settori di spazio aereo e su nuovi aeroporti in precedenza gestiti dall'Aeronautica Militare (vedi decreto del ministro della difesa di concerto con i ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze del 27 luglio 2010, concernente i servizi sullo spazio aereo del controllo avvicinamento Verona - ex Garda, nonché il decreto in via di predisposizione per il transito dei servizi della navigazione aerea sull'aeroporto di Comiso).

La Corte, nel dare atto ad ENAV di aver conseguito una performance complessiva caratterizzata da elevati livelli di qualità e di sicurezza del servizio ed un posizionamento di rilievo in ambito internazionale, ha evidenziato la necessità per lo Stato di un urgente utilizzo di strumenti normativi/amministrativi che consentano alla società il più rapido reperimento delle risorse economiche necessarie al miglior superamento della crisi economica e del settore del trasporto aereo.



**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	ApproachControl 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



ENAV S.p.A.

---

# BILANCIO D'ESERCIZIO 2010

PAGINA BIANCA

**INDICE****Organi e cariche sociali di ENAV S.p.A.****Relazione sulla gestione**

- > Profilo di ENAV S.p.A. e del Gruppo
- > Corporate Governance
- > Andamento generale della gestione
- > Andamento del mercato
- > Investimenti e ricerca
- > Politica ambientale
- > Risorse umane
- > Altre informazioni
- > Andamento economico e situazione patrimoniale - finanziaria di ENAV S.p.A. e del Gruppo
- > Rischi ed incertezze
- > Rapporti con le parti correlate
- > Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio
- > Evoluzione prevedibile della gestione
- > Proposta di destinazione del risultato di esercizio di ENAV S.p.A.

**Bilancio di Esercizio di ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2010****Nota Integrativa al bilancio di esercizio**

- > Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio
- > Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione
- > Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
- > Sezione 4: Altre informazioni
- > Allegati
- > Relazione del Collegio Sindacale
- > Relazione della Società di Revisione

**Bilancio Consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2010****Nota Integrativa al bilancio consolidato**

- > Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio consolidato
- > Sezione 2: Criteri di valutazione di Gruppo
- > Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
- > Sezione 4: Altre informazioni
- > Allegati
- > Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto
- > Relazione del Collegio Sindacale
- > Relazione della Società di Revisione

**Glossario**

**ORGANI E CARICHE SOCIALI DI ENAV S.P.A.****Consiglio di Amministrazione**

Presidente	Luigi Martini
Amministratore	Guido Pugliesi
Delegato	
Consiglieri	Ilario Floresta (*) Giorgio Piatti Olga Cuccurullo

Direttore Generale

Massimo Garbini

Segretario Generale

Domenico Nolè

Collegio Sindacale

Presidente	Antonio Musella
Sindaci effettivi	Vincenzo Donato Renato Midoro
Sindaci supplenti	Mauro D'Amico Francesco Caizzone

Magistrato della Corte dei Conti

Ernesto Basile

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Antonio Serafini

Società di Revisione

Reconta Ernst & Young  
S.p.A.

(\*) dimesso in data 15 marzo 2011

## RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

**PROFILO DI ENAV S.P.A. E DEL GRUPPO**

ENAV è una società per azioni con socio unico partecipata al 100% dallo Stato. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è anche il Ministro vigilante per il settore dell'aviazione civile. ENAV S.p.A. nasce nel 2001 dalla trasformazione disposta con legge n. 665/1996 dell'ente pubblico economico denominato Ente Nazionale di Assistenza al Volo che, a sua volta, deriva dall'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale (A.A.A.V.T.A.G.).

Ad ENAV sono stati attribuiti l'erogazione dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo, nonché gli altri servizi essenziali per la navigazione, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali di competenza assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo ed il potenziamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. Le "infrastrutture dell'aria", al pari delle altre infrastrutture logistiche del sistema paese, necessitano di manutenzione continua e di sviluppo costante per garantire sicurezza, puntualità e continuità operativa. Ciò, peraltro è indicato chiaramente dalla normativa comunitaria del Cielo Unico Europeo che, da un lato, definisce il futuro assetto del sistema di gestione del traffico aereo e, dall'altro, stabilisce quelli che saranno i target tecnologici, qualitativi, economici ed ambientali a cui tutti i *service provider* dovranno attenersi.

Il Gruppo provvede anche alla conduzione tecnica ed alla manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo attraverso la società controllata Techno Sky, acquisita a fine 2006.

**CORPORATE GOVERNANCE**

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.

Il modello di *governance* 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, e di un Collegio Sindacale. Le attività di revisione legale dei conti sono esercitate da una Società di Revisione.

Nel luglio 2009 l'assemblea ordinaria aveva nominato i 5 membri del consiglio di amministrazione per il triennio 2009-2011, confermando l'Amministratore Delegato del precedente organo amministrativo. A febbraio 2010, nell'osservanza delle previsioni di Legge e di Statuto, il Consiglio di Amministrazione, in sostituzione di altro membro che aveva rassegnato le dimissioni, ha provveduto a cooptare il quinto componente l'organo amministrativo, poi confermato dalla successiva Assemblea per il triennio in corso.

Da ultimo, a marzo 2011 un consigliere di amministrazione ha rassegnato le proprie dimissioni, cosicché l'Organo amministrativo si compone attualmente di 4 membri.

Il Consiglio di Amministrazione si riunisce di regola ogni mese e nel corso del 2010 si sono tenute 14 riunioni.

Nel luglio 2009 all'amministratore delegato erano stati conferiti dal Consiglio di Amministrazione 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. In particolare, il Consiglio di Amministrazione aveva 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. Successivamente, ad aprile 2010, il Consiglio di Amministrazione, previa specifica autorizzazione dell'Assemblea, ha attribuito al Presidente deleghe operative per supportare l'Amministratore Delegato nella gestione dei rapporti della società con le istituzioni, con gli enti e con gli altri organismi pubblici, ed in particolare nelle relazioni con il Parlamento, con il Governo e con le altre istituzioni; curare, d'intesa con l'Amministratore Delegato, i rapporti con le associazioni di categoria del settore aeroportuale (vettori ed altri operatori aeroportuali), anche per quanto concerne le attività di informazione sui piani di sviluppo dei sistemi di controllo del traffico aereo; coordinare, d'intesa con l'Amministratore Delegato, lo svolgimento del servizio di radiomisure.

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 con poteri istruttori, consultivi e propositivi. Si tratta del comitato remunerazioni e del comitato strategico. Il comitato remunerazioni 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 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 garantiti i medesimi rimborsi spese stabiliti per la partecipazione alle ordinarie attività consiliari (per spese di trasferta, vitto alloggio, ecc.).

ENAV ha un Direttore generale, nominato dal Consiglio di Amministrazione ad ottobre 2009 a seguito delle dimissioni presentate dal Direttore Generale di ENAV (chiamato ad altro prestigioso incarico) e un Segretario generale avente il compito di svolgere, con precipue finalità di coordinamento, un'azione di diretto supporto all'Amministratore Delegato, in relazione a tematiche trasversali di elevata complessità e rilevanza interna/esterna.