

A seguito della registrazione il 12 marzo 2012 del contratto di Servizio 2007-2009 presso la Corte dei Conti, la Società ha richiesto al Ministero dell'Economia e delle Finanze la corresponsione dei crediti relativi al triennio di riferimento che ammontano, come detto, a 232 milioni di Euro. Nel corso del mese di luglio il Ministro dell'Economia e Finanze ha firmato il decreto con cui si liberano dalla perenzione circa 175 milioni di Euro relativi a tale contratto, che sono stati incassati dalla Società nel mese di Agosto. Tale incasso, oltre ad assicurare la disponibilità delle risorse necessarie per estinguere due linee di finanziamento in scadenza particolarmente onerose per ENAV e non più prorogabili, consentirà di far fronte anche al pagamento del dividendo deliberato dall'Azionista, nonché di migliorare nei prossimi mesi i flussi di pagamento a beneficio dei fornitori.

Per quanto riguarda, invece, i Contratti di Programma e Servizio per il triennio 2010-2012, si sono svolte negli ultimi mesi del 2011 degli incontri tecnici tra ENAV ed i rappresentanti delle Istituzioni nazionali competenti al fine di avviare a conclusione l'iter negoziale dei suddetti contratti. Sulla base di quanto concordato con i referenti Istituzionali sono stati consolidati i testi dei due contratti nel corso del mese di Aprile 2012. La procedura di approvazione è in corso.

Relativamente, quindi, alla situazione economica della Società, quanto sopra detto assume ancor più rilevanza considerando che nell'esercizio 2011 si è assistito ad una riduzione dei ricavi da "core business" rispetto al precedente anno. Se il consuntivo 2010 infatti mostrava un risultato che consentiva alla Società di riportare un trend dei ricavi in sostanziale crescita, la chiusura dello spazio aereo libico, insieme agli effetti negativi correlati alla fase recessiva dell'economia nazionale ed internazionale, hanno di fatto influenzato in maniera determinante l'andamento economico nel 2011. In particolare, osservando i dati a fine 2011, si nota come a risentire maggiormente di tale scenario è stata la componente di fatturato correlata al traffico di rotta, sfavorita soprattutto dal sostanziale decremento delle unità di servizio del traffico di sorvolo. Infatti, la *performance* relativa al traffico cosiddetto *overflight* ha evidenziato a fine anno una flessione delle unità di servizio paganti del 12,3% rispetto al precedente anno.

E' da sottolineare che i minori ricavi registrati nel corso dell'anno, ancora per il 2011, saranno assorbiti dal meccanismo del *balance* il quale, grazie al *full cost recovery*, consentirà alla Società di richiedere al mercato, attraverso le tariffe, la differenza tra quanto pianificato e quanto effettivamente registrato a fine anno.

In tale contesto andrà posta particolare attenzione da ENAV nel dedicare maggiori risorse all'attività di sviluppo commerciale verso i mercati terzi, in quanto tale condotta sta contribuendo positivamente non soltanto alla valorizzazione delle competenze distintive della Società, ma anche alla riduzione degli impatti negativi sui ricavi da "core business" determinati dal calo generalizzato del traffico.

Relativamente al tema della *performance* economica, la Società, pur in assenza della formalizzazione dei Contratti di Servizio e Programma 2007-2009 e 2010-2012, ha continuato ad operare, in un scenario economico notevolmente mutato, in sintonia con le istituzioni di riferimento, cercando di far collimare le effettive necessità finanziarie ed economiche, con le posizioni dei ministeri di riferimento in materia di efficientamento economico, nonché con le nuove norme comunitarie in tema di regolamentazione economica (*Performance Scheme*).

Per quanto concerne il 2011, lo schema di efficientamento adottato e concordato con le istituzioni di riferimento (*cost cap*) ha contemplato la sterilizzazione dell'effetto traffico all'interno del meccanismo in virtù del drastico calo del traffico registrato dalla Società a fine 2011. La metodologia concordata nel redigendo Contratto di Programma 2010-2012, per definire il grado di efficientamento della Società nel 2011 appare quindi coerente con quanto previsto dal Regolamento CE n. 1794/2006, così come modificato dal Regolamento UE n.1191/2010 in tema di misurazione della *performance* economica. Pertanto, applicando tale metodologia e confrontando i costi di consuntivo per l'anno 2011, pari a Euro 556,09 milioni (al netto dell'incremento degli oneri di personale imputabile alle nuove assunzioni effettuate in ragione delle favorevoli previsioni di traffico da parte di EUROCONTROL per il 2011, stime peraltro non confermate a posteriori) ed i costi ammissibili per lo stesso anno, emerge un livello di efficientamento realizzato dall'ENAV nella misura dell'1,5%.

A decorrere dal 1° gennaio 2012, lo schema regolatorio individuato dal Contratto di Programma ed il meccanismo che ne è alla base (*cost cap*) sarà applicato per la sola attività di terminale, svolta nei singoli aeroporti serviti da ENAV, in virtù dell'entrata in vigore, per le attività di rotta, degli schemi di performance comunitari prescritti dai Regolamenti UE n. 691/2010 e n. 1794/2006, così come modificato dal Regolamento UE n. 1191/2010.

Per quanto riguarda le risultanze di bilancio, l'esercizio 2011 di ENAV si chiude con un utile di esercizio di 12.437 migliaia di Euro in diminuzione di 3.065 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi sono aumentati complessivamente del 4,7% attestandosi a 815,3 milioni di Euro principalmente per effetto del *balance* sia di rotta che di terminale rilevato nell'esercizio per complessivi 56,2 milioni di Euro, che per i ricavi legati alle esenzioni che registrano un incremento complessivo di 23 milioni di Euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente connesso alle maggiori unità di servizio per i voli esenti di rotta (+57,6% rispetto al 2010) per il traffico militare correlato alla crisi libica.

Relativamente ai ricavi derivanti dal traffico pagante si è assistito ad un decremento dei ricavi di rotta di circa 10 milioni di Euro, rispetto al 2010, a seguito del minor traffico assistito registrato nell'anno per gli eventi precedentemente riportati (-4,5% in termini di unità di servizio rispetto al 2010) pure in presenza di un incremento tariffario per il 2011 del 2,7%; decremento che si attesta invece ad oltre 50 milioni di Euro se posto a confronto con il dato di budget.

Andamento opposto ha invece registrato la componente legata ai ricavi di terminale che si è incrementata di 7,2 milioni di Euro rispetto al 2010, sia per il maggior traffico assistito (+1,8% in termini di unità di servizio rispetto al 2010) che per la maggiore tariffa applicata (+9,90 Euro rispetto al 2010).

Il costo del personale registra un incremento di 11,5 milioni di Euro (+3%) derivante principalmente da un aumento della componente fissa della retribuzione a seguito del riconoscimento dell'inflazione per il periodo 2008/2009 (in conformità all'accordo sindacale del mese di gennaio 2011), mentre l'andamento dei costi esterni è risultato sostanzialmente stabile (+0,6%) rispetto al 2010.

Il margine operativo lordo (Ebitda) della Società nel 2011 è risultato pari a 219,9 milioni di Euro (+12,9%), mentre il margine operativo netto (EBIT) si attesta a 61,7 milioni di Euro, in incremento del 12,8% rispetto al 2010.

La gestione finanziaria registra un peggioramento di 5,9 milioni di Euro derivante principalmente dai maggiori interessi passivi sui finanziamenti a seguito sia di un incremento nell'esposizione verso le banche, in attesa dell'incasso dei crediti maturati verso lo Stato, che dei più alti tassi di interesse applicati.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, ENAV chiude con un utile di 12,4 milioni di Euro dopo aver assorbito un carico fiscale per imposte correnti e differite di 34,8 milioni di Euro.

La struttura patrimoniale di ENAV, è caratterizzata da un capitale investito pari a 1.740,6 milioni di Euro, che ha registrato un incremento di 87,1 milioni di Euro, rispetto al 31 dicembre 2010, imputabile interamente al capitale di esercizio e che è coperto per il 71,8% dal capitale proprio e per il restante 28,2% dall'indebitamento finanziario netto.

Gli sforzi effettuati dal nuovo Vertice Aziendale per fornire adeguate risposte gestionali ed organizzative richieste da un scenario particolarmente complesso, e per garantire una *performance* complessiva caratterizzata da elevati livelli di qualità e di sicurezza del servizio, dovranno essere ancora più rafforzati soprattutto in momenti come questi di grandi difficoltà economiche e finanziarie.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. W. Berling', is positioned in the lower right quadrant of the page.

**Acronimi e glossario**

<b>ACC</b>	Area Control Center - Centro di controllo regionale
<b>AENA</b>	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
<b>AFIS</b>	Aerodrome Flight Information Service
<b>AIP</b>	<b>Aeronautical Information Publication – Pubblicazione informazioni aeronautiche</b>
<b>AIRPROX</b>	<b>Parola codice usata per designare una Aircraft Proximity – Uno degli inconvenienti di diversa gravità per il potenziale rischio di collisione</b>
<b>AIS</b>	<b>Aeronautical Information Service – Servizio di informazioni aeronautiche</b>
<b>AISAS</b>	<b>AIS Automated System</b>
<b>AMI</b>	<b>Aeronautica Militare Italiana</b>
<b>AMS</b>	<b>Alenia Marconi System</b>
<b>ANSP</b>	<b>Aeronautical National Service Providers</b>
<b>ANSV</b>	<b>Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo</b>
<b>AOIS</b>	<b>Automated Operational Information System</b>
<b>AOP</b>	Area Operativa
<b>APATSI</b>	Airport ATS Interface – Programma europeo per l'aumento della capacità di traffico negli aeroporti
<b>APP</b>	Approach Control Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o Ufficio di controllo di avvicinamento
<b>ARO-MET</b>	ATS Reporting Office – Meteorology – Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo e meteorologia
<b>ATC</b>	<b>Air Traffic Control – Controllo del traffico aereo</b>
<b>ATFM</b>	Air Traffic Flow Management – Gestione dei flussi di traffico aereo – Funzione centralizzata da EUROCONTROL a Bruxelles
<b>ATM</b>	<b>Air Traffic Management</b>
<b>ATS</b>	Air Traffic Service – Servizi del traffico aereo; comprendono ATC, FIS, AIS, ALS, etc.
<b>AU</b>	<b>Amministratore Unico</b>
<b>AVL</b>	<b>Aiuti Visivi Luminosi</b>

---

<b>BCA</b>	<b>Benefit Cost Analysis – Analisi costo/benefici</b>
<b>BTP</b>	<b>Buoni del Tesoro Poliennali</b>
<b>CAA</b>	<b>Civil Aviation Authority</b>
<b>CANSO</b>	<b>Civil Air Navigation Services Organisation</b>
<b>CE</b>	<b>Commissione Europea</b>
<b>CFMU</b>	Central Flow Management Unit – Unità centralizzata per la gestione dei flussi di traffico
<b>CIP</b>	Convergence and Implementation Programme – Programma di convergenza ed implementazione
<b>CIPE</b>	<b>Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica</b>
<b>CNS</b>	<b>Comunicazioni Navigazione Sorveglianza</b>
<b>COTS</b>	<b>Commercial Off The Shelf</b>
<b>CTR</b>	<b>Control zone – Zona di controllo di avvicinamento</b>
<b>CTT</b>	<b>Coefficiente di Tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale</b>
<b>CUT</b>	<b>Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta</b>
<b>CWP</b>	<b>Controller Working Position</b>
<b>DATA LINK</b>	Collegamento dati
<b>DCAC</b>	Department of Civil Aviation of Cyprus
<b>DFS</b>	Deutsche Flugsicherung GmbH (Germania)
<b>DME</b>	Distance Measuring Equipment – Apparato misuratore di distanza
<b>DNM</b>	Directorate Network Management (EUROCONTROL)
<b>DNV</b>	Det Norske Veritas
<b>DSNA</b>	Direction des Services de la Navigation Aérienne (Francia)
<b>DUR</b>	Determined Unit Rate

---

EATCHIP	European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme – Programma europeo di armonizzazioni ed integrazione dei sistemi di assistenza al volo
EATMN	European Air Traffic Management Network
EATMS	European ATM System – Sistema europeo per l'ATM
ECAC	European Civil Aviation Conference – Conferenza europea dell'aviazione civile
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
EOIG	EGNOS Operators Infrastructure Group
ESA	European Space Agency
ESSP	European Satellite Services Provider
EUROCONTROL	Organizzazione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
EWA	EGNOS Working Agreement
FAA	Federal Aviation Administration
FAB	Functional Airspace Block
FBS	Fall Back System
FDP	Flight Data Processing
FIR	Flight Information Region – Regione informazioni volo
FIS	Flight Information Service – Servizi di informazione di volo
FL	Flight Level
FSS	Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni di volo
GAT	General Air Traffic
GATE TO GATE	da cancello di partenza a cancello di arrivo
GNSS	Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare

---

<b>GPS</b>	Global Positioning System
<b>HCAA</b>	Hellenic Civil Aviation Authority
<b>IANS</b>	Institute Air Navigation Services
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organization – Organizzazione internazionale dell'aviazione civile
<b>IEEE</b>	Institute Electrical Electronics Engineers
<b>IFR</b>	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
<b>ILS</b>	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
<b>IP</b>	Implementation Package
<b>IPR</b>	Intellectual Property Rights
<b>ISO</b>	International Organization for Standardization
<b>LRST</b>	Local Runway Safety Team
<b>LSSIP</b>	Local Single Sky Implementation Plan
<b>MATS</b>	Malta Air Traffic Services Ltd
<b>MATSE</b>	Ministries of Trasport on ATS in Europe – Conferenza
<b>MCC</b>	Master Control Centre
<b>MED</b>	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
<b>MRT</b>	Multi Radar Tracking
<b>NANSC</b>	National Air Navigation Service Company (Egitto)
<b>NATO</b>	North Atlantic Treaty Organization
<b>NDB</b>	Non directional radio beacon
<b>NORACON</b>	NORth European and Austrian CONsortium
<b>OACA</b>	Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (Tunisia)
<b>OAT</b>	Operative Air Traffic



---

OLDI	On Line Data Interchange
PATM	Prestazioni ATM (ENAV)
PdR	Premio di Risultato
PNS	Procedure Negoziate Singole
PPN	Piano di Performance Nazionale
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
<b>RADAR</b>	<b>Radio Detecting And Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimuth rispetto alla stazione</b>
<b>RADAR PRIMARIO</b>	<b>Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo</b>
<b>RADAR SECONDARIO</b>	<b>Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta</b>
RDP	Radar Data Processing
RF	Radiofrequenze
RIMS	Ranging Integrity Monitoring Stations
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – Navigazione d’area
RTO	Registro Tecnico Operativo
SES	Single European Sk
SESAR	Single European Sky ATM Research
SESAR JU	SESAR Joint Undertaking
SICTA	Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo
STN	Sistema di Telegestione Nazionale
SW	Software
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TFR	Trattamento di fine rapporto

---

<b>TMA</b>	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
<b>TWR</b>	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d'aeroporto
<b>UCM</b>	Unified Change Management
<b>UdS</b>	Unità di Servizio
<b>UE</b>	Unione Europea
<b>UIR</b>	Upper Information Region
<b>UO</b>	Unità Operativa
<b>VHF</b>	Very high frequency
<b>VOR VHF</b>	Omnidirectional radio Range – Radiosentiero omnidirezionale in VHF
<b>VPN</b>	Virtual Private Network

---

**ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO  
(ENAV Spa)**

**ESERCIZIO 2011**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

## 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 modello di governance adottato è quello tradizionale con la previsione statutaria di un Amministratore Unico ovvero di un Consiglio di Amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, e di un Collegio Sindacale, costituito da tre componenti. 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. Ad aprile 2011, a seguito delle dimissioni di un Amministratore, risalenti a marzo 2011, l'Assemblea ha nominato un nuovo Consigliere di amministrazione.

Successivamente, in seguito alle dimissioni dalla carica rassegnate ad agosto 2011 da altri due Consiglieri di amministrazione, sono stati cooptati due nuovi Consiglieri in loro sostituzione.

Da ultimo, il 19 novembre 2011, a seguito dell'applicazione di una misura cautelare nei confronti dell'Amministratore Delegato in carica nell'ambito delle vicende giudiziarie che hanno interessato la Società dal novembre 2010, nonché delle dimissioni rassegnate il 22 novembre dal Presidente e da un altro Consigliere di amministrazione, essendo venuta meno la maggioranza degli Amministratori nominati dall'Assemblea, si è verificata l'ipotesi statutariamente prevista per la quale si è inteso dimissionario l'intero Organo amministrativo. Di conseguenza, nell'Assemblea tenutasi nella stessa data del 22 novembre 2011, l'Azionista pubblico, previa modifica dello Statuto, ha nominato fino all'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 un Amministratore Unico nella persona dell'ex Direttore Generale della Società.

Ai sensi di Statuto, il Consiglio di Amministrazione si riunisce di regola ogni mese e nel corso del 2011 si sono tenute 11 riunioni.

L'Amministratore Unico, almeno una volta al mese, incontra il Collegio Sindacale ed il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo in apposite riunioni, in occasione delle quali riferisce in merito al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, eventualmente adottando le relative determinazioni. Nel corso del 2011, si sono svolte due riunioni tra l'Amministratore Unico, l'Organo di controllo ed il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo.

Dal 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, aveva 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 corso del 2011, per le finalità di supporto alle attività di valutazione e deliberazione del Consiglio di Amministrazione di Enav hanno operato due soli comitati con poteri istruttori, consultivi e propositivi. Si trattava del comitato remunerazioni e del comitato strategico. Il comitato remunerazioni ha svolto 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 è occupato delle principali tematiche inerenti lo sviluppo aziendale, nonché il posizionamento e l'attività di Enav nel Sistema Paese, ed ha cessato di operare dalla data del 19 ottobre 2011.

Il 19 settembre 2011 è stato nominato il Vice Presidente della Società.

Fino al 22 novembre 2011, Enav ha avuto un Direttore generale. A seguito della nomina del nuovo Organo amministrativo monocratico, nella persona del Direttore Generale della Società, è stata disposta la confluenza del ruolo e delle funzioni della Direzione Generale in quelle dell'Amministratore Unico.

Il Collegio Sindacale di Enav è costituito da 3 membri effettivi nominati dall'Assemblea. Ai sensi dell'art. 2403 c.c. il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento. Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea del 27 maggio 2010 per il triennio 2010-2012 e, nell'esercizio 2011, si è riunito 15 volte.

La revisione legale dei conti della Società è esercitata da una società di revisione, selezionata a mezzo di gara pubblica e nominata dall'Assemblea del 27 maggio 2010 per il triennio 2010-2012.

Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività 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).

Ai sensi dell'art. 18 bis dello Statuto sociale, Enav ha un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

L'Organismo di Vigilanza, costituito ai sensi del d.lgs. n. 231/2001, ha composizione collegiale ed è costituito da 3 componenti esterni con durata triennale a decorrere dalla data di nomina, risalente a dicembre 2009. Nel corso del 2011, l'Organismo di Vigilanza della Società si è riunito 5 volte.

Enav è soggetta al controllo sulla gestione del bilancio e del patrimonio da parte della Corte dei Conti che riferisce annualmente al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della l. 21 marzo 1958 n. 259 in merito alla legittimità e alla regolarità delle gestioni e sul funzionamento dei controlli interni. Ad ottobre 2011 è stata pubblicata la Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Enav S.p.A., per l'esercizio finanziario 2010. Il magistrato delegato al controllo della Società partecipa alle sedute degli organi sociali.

In conformità a quanto previsto dall'art. 2364 comma 2 del Codice Civile nonché dall'art. 7 dello statuto sociale, ed a seguito della recente nomina dell'Amministratore Unico in sostituzione del precedente Consiglio di Amministrazione, il nuovo vertice aziendale ha deciso di avvalersi del maggior termine di 180 giorni dalla data di chiusura dell'esercizio sociale per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2011.

Le particolari esigenze a fondamento della convocazione dell'Assemblea nel citato maggior termine è derivata dalla necessità di assicurare al nuovo vertice, ed ai responsabili delle strutture amministrative risultanti a seguito della riorganizzazione aziendale, un più ampio arco temporale idoneo per l'analisi e la verifica dei dati contabili, con particolare riferimento ad alcune partite suscettibili di una certa rilevanza, connesse anche alle recenti vicende giudiziarie, per le quali sono in corso attività di approfondimento e di analisi per la valutazione dei relativi effetti.

## **Andamento generale della gestione**

Il contesto nel quale Enav ha operato nel corso del 2011 è stato caratterizzato da uno scenario particolarmente turbolento e fortemente influenzato da fenomeni esogeni che inevitabilmente hanno avuto riflessi sul fatturato della Società.

Il perdurare nel corso dell'anno della crisi socio-politica dei paesi nord-africani, insieme alla risoluzione ONU, con la conseguente chiusura dello spazio aereo libico ed il correlato intensificarsi dell'attività militare nel bacino del Mediterraneo, hanno inevitabilmente influenzato sfavorevolmente l'andamento della domanda di traffico aereo che ha interessato l'Italia nel corso dell'anno.

Anche se le decisioni politiche sull'intervento in Libia sono state avallate dalla maggior parte degli Stati europei, a pagare le maggiori conseguenze di tale situazione, dal punto di vista del traffico aereo, è stata in particolare l'Italia, proprio a causa della sua collocazione geografica che la posiziona al centro del Mediterraneo.

Non a caso, mentre nei Paesi europei si è assistito, nel periodo Gennaio-Dicembre 2011, ad una crescita dei volumi di traffico di rotta in termini di unità di servizio pari al 4,7%, con punte in Francia