

Il piano prevede un impegno complessivo di 503 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. Al 31 dicembre 2007 risultano avviati programmi per 169,3 milioni di Euro a fronte di una previsione di 223,3 milioni di Euro ed avviate procedure di gara per ulteriori 40 milioni di Euro.

La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2008-2010 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 gli *stakeholders* 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" (per 235,2 mln/€ nel triennio), 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" (per 159,3 mln/€ nel triennio), 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, incrementare la capacità di gestione del traffico; la linea dello "sviluppo gestionale e infrastrutturale" (per 74,5 mln/€ nel triennio), relativa alla costruzione del nuovo edificio presso il Centro di Formazione (Academy), nonché al potenziamento dei Sistemi Informativi Aziendali, della funzione di Radiomisure e dei Servizi Generali Aziendali; la linea della "security" (per 45 mln/€ nel triennio), indirizzata al rafforzamento dei siti a rischio per la sicurezza degli impianti; la linea dell'"adeguamento alla normativa in materia di sicurezza del lavoro" (per 18 mln/€ nel triennio), relativa a lavori per la messa a norma di impianti di servizio e quadri elettrici su siti aeroportuali e periferici.

3. La consistenza del personale al 31 dicembre 2006 è stata pari a 3.318 unità, con un incremento di 46 risorse rispetto all'anno precedente, dedicate all'erogazione dei servizi ed ai processi di supporto.

Il costo del personale è passato da 329,5 milioni di euro del 2006 a 357,0 milioni di euro del 2007 con un incremento pari a 27,5 milioni di euro. Il costo medio unitario è passato da 100.273 del 2006 a 107.887 del 2007. Tale aumento è stato essenzialmente determinato dall'incremento delle componenti variabili della retribuzione (+12,4 milioni) ed in particolare dalle voci quali il premio di risultato e i compensi per ore aggiuntive strettamente correlate agli straordinari ed ai non prevedibili incrementi di traffico registrati nel 2007 (+7,1% per la rotta e + 8,1% sul terminale rispetto al 2,4% e 3,5% previsti a budget); incrementi che hanno richiesto la necessità di organizzare le sale operative secondo una "configurazione" massima, tipica dei periodi di picco estivi anche nei restanti mesi dell'anno. In particolare, l'aumento del traffico ha avuto come conseguenza l'aumento dei compensi per ore aggiuntive dai 20 milioni di euro previsti a budget ai 27,2 milioni del consuntivo. Su questa voce, oltre all'incremento di traffico, ha influito negli ultimi mesi dell'anno anche la consistente attività di formazione (corsi di inglese e addestramento operativo per i corsi radar regione) e l'aumento del premio di risultato (+5 milioni rispetto al budget) per effetto delle maggiori Unità di Servizio consuntivate nel 2007.

Grazie all'accordo stipulato nel 2006 l'effetto economico dell'incremento del traffico è risultato "attenuato" rispetto alla precedente regolamentazione che collegava il premio al numero dei voli assistiti.

Altra componente significativa dell'incremento del costo del lavoro è stata l'erogazione "una tantum", nel 2007, dell'importo di 5,6 milioni di euro connesso alla definizione del nuovo ordinamento professionale. Il nuovo ordinamento che, per impegni presi con le oo.ss. già nel corso del 2002, sarebbe dovuto decorrere dal gennaio 2004. A tal fine sono state utilizzate le risorse economiche a tal fine individuate e accantonate dai precedenti accordi ed ha consentito di ricomporre la unitarietà del tavolo sindacale a fronte di ricadute economiche compatibili con la previsione del piano industriale e di gran lunga inferiori alle originarie richieste sindacali (componente autonoma) che avrebbero fatto lievitare il costo del lavoro di circa 60 milioni di euro nel 2010. È opportuno, peraltro, sottolineare come la sopracitata somma "una tantum", erogata a "compensazione" delle aspettative/richieste sindacali di far decorrere il nuovo ordinamento dal 2006 o addirittura dal 2004, è stato quasi integralmente inserita nella voce "stipendi e assegni fissi" che ha

registrato uno scostamento migliorativo rispetto alle previsioni di 3,6 milioni di euro.

Il contenimento della "componente fissa" del costo del personale 2007 conferma la positività della politica aziendale di attenzione ai costi attuata attraverso la rigida applicazione dei tassi di inflazione, la riduzione degli automatismi contrattuali, la gestione mirata del turn-over (differenziale retributivo uscite/entrate), collegando invece gli incrementi retributivi agli effettivi incrementi di produttività collettiva e individuale ed alla continuità del servizio.

Notevoli, come nei recenti anni passati, sono stati gli investimenti sulla formazione delle professionalità di primissimo livello del personale aziendale. Nel 2007, infatti, sono state complessivamente erogate 243.736 ore di formazione, di cui 209.350 per formazione tecnico operativa, 16.080 per l'inglese operativo, 18.306 per la formazione manageriale e tecnico-amministrativa. Il tutto, per un costo complessivo di € 14.744.000, di cui € 1.376.000 per costi di esercizio, € 7.787.000 per costi del personale, € 3.729.000 per costi di ammortamenti, € 1.813.000 per costi diretti di formazione e € 39.000 per oneri vari.

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 addirittura esasperata in ENAV, in cui vi è la presenza di ben quattordici sigle sindacali firmatarie del C.C.N.L.

Nella precedente Relazione la Corte ha sottolineato come l'elevato livello di concertazione fra i vertici aziendali e le rappresentanze sindacali, unita ad una profonda sensibilità al tema della sicurezza e della finalità primaria di assicurare il servizio pubblico del controllo della navigazione aerea e della conseguente soddisfazione dell'utente, avesse limitato nel 2006 a solo poche ore (cosa mai verificatasi nel passato) l'interruzione del servizio stesso.

L'attività di relazione svolta nel primo semestre, pur se fortemente condizionata dal difficile avvio dell'anno, si è contraddistinta dalla volontà di recuperare l'unitarietà del tavolo sindacale, che ha poi permesso di giungere, nel mese di luglio 2007, alla sottoscrizione con tutte le organizzazioni sindacali di una serie di accordi che, oltre a definire gran parte delle suindicate tematiche contrattuali, hanno sancito, anche attraverso la concessione da parte di tutto il

sindacato di un periodo di moratoria degli scioperi fino a tutto il 31 dicembre 2007, il recupero di un positivo e fattivo clima di collaborazione nei rapporti.

L'evento più significativo del 2007 nell'ambito delle relazioni con le organizzazioni sindacali è stato certamente l'accordo sul nuovo *Ordinamento Professionale*. Il precedente ordinamento, in vigore dal 1991, risultava ormai anacronistico e non più adatto a valorizzare le nuove professionalità che caratterizzano il settore del trasporto aereo.

Pertanto, nel 2007 è stata raggiunta una relativa stabilità nei rapporti sindacali che ha consentito il contenimento della conflittualità in complessive 20 ore di sciopero, peraltro poste in essere da due sole sigle sindacali.

Nel primo semestre 2008, non senza ulteriori tensioni ed agitazioni, sono proseguite le trattative per il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro, conclusesi il 20 giugno 2008 con la sottoscrizione dell'accordo di rinnovo da parte di quasi tutte le organizzazioni sindacali, ad eccezione della sola componente autonoma, la quale si è dichiarata contraria alle ipotesi di soluzione individuate proprio sulle due tematiche più significative rappresentate dall'articolazione di un nuovo orario di lavoro del personale operativo e della definizione di un nuovo modello di premio di risultato.

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.

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, prospettandosi incrementi economici a regime per mln/€ di 7,150 (per il 2008), di 5,000 (per il 2009), di 1,700 (per il 2010), di 0,300 (per il 2011), per un totale di 14,100 mln/€ nel periodo considerato.

Dalla storia delle relazioni di questi ultimi mesi è risultato però confermato come la tradizionale conflittualità con le organizzazioni sindacali dei controllori di volo resti un problema di fondo insoluto per l'intero Sistema Paese, destinato probabilmente a rimanere tale in assenza di appositi interventi normativi.

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.

4. Per quanto riguarda le risultanze di bilancio, l'esercizio 2007 si chiude con un **utile ante imposte** di 50,4 milioni di Euro, che, detratte le imposte, si riduce ad oltre 15 milioni di Euro. Il buon risultato della gestione ante imposte è prodotto dall'effetto della crescita dei ricavi, connesso all'incremento del traffico gestito, che ha più che compensato l'aumento dei costi e che ha anche determinato la "restituzione", attraverso il meccanismo del Balance, di oltre 5 milioni di Euro.

Su tale risultato, inferiore rispetto al 2006, hanno soprattutto inciso: l'incremento del costo del personale, principalmente connesso all'aumento delle voci di costo variabili correlate alla non prevista crescita dei volumi di traffico (in particolare ore aggiuntive e premio di risultato); i maggiori ammortamenti prodotti dall'entrata in esercizio dei cespiti collegati all'ingente piano investimenti varato da ENAV in questi ultimi anni (circa 1.000 milioni di euro dal 2004 al 2006); la variazione (-9 milioni di Euro) della voce proventi/oneri finanziari, dovuta essenzialmente all'aumento degli interessi passivi per il ricorso al mercato bancario che si è reso necessario in attesa della riscossione dei crediti verso lo Stato.

La tariffa di rotta determinata a consuntivo è risultata pari a Euro 66,87, inferiore rispetto alla tariffa applicata a preventivo, pari a Euro 67,50. Pertanto, per il 2007 non si è utilizzato il Fondo Stabilizzazione Tariffe, a fronte della previsione di budget formulata ad inizio anno, che ne prevedeva un impiego per 14,3 mln/€.

Il *valore della produzione* al 31 dicembre 2007, ammonta a 736,3 milioni di Euro con un incremento di circa 13 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

I costi esterni evidenziano un decremento di oltre il 5% (da 214,4 milioni di Euro del 2006 a 203,5 milioni di Euro, -10,9 milioni di Euro) soprattutto connessi alla riduzione dei costi di manutenzione, per effetto positivo dell'integrazione con la controllata Techno Sky.

I principali dati economici evidenziano un costante incremento della domanda di traffico di Rotta che, in termini di unità di servizio, è variata da un -1% dell'anno 2003 a un +7,1% dell'anno 2007; una costante riduzione delle tariffe di Rotta e di Terminale, che dal 2005 sono diminuite rispettivamente del 3% e del 32% (dato, peraltro, che non tiene conto dell'effetto dell'inflazione che nel periodo ha avuto, da sola, un'incidenza superiore all'8%); una costante riduzione dei costi esterni, che dal 2004 sono diminuiti dell'8%.

La **posizione finanziaria** netta al 31 dicembre 2007 presenta un'esposizione di 174,6 milioni di Euro, con una variazione incrementativa di 156,4 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. Infatti, nonostante il consistente autofinanziamento generato nell'esercizio (131 milioni di Euro), che ha consentito la copertura della

maggior parte dei progetti di investimento in corso di realizzazione, si è reso necessario il ricorso a finanziamenti bancari per la copertura della parte rimanente del fabbisogno, in attesa dell'incasso dei crediti (pari a circa 500 milioni di euro, comprensivi del credito IVA) derivanti dai rapporti tra lo Stato ed ENAV.

5. I rapporti tra lo Stato ed ENAV sono proseguiti anche nel 2007 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) ed il contratto di servizio 2001-2003.

Il progetto di contratto di programma 2004-2006 (contenente la presa d'atto per il triennio 2001-2003) ed il progetto di contratto di servizio 2004-2006, risultano - al termine del primo semestre 2008 - ancora all'attenzione del comitato interministeriale per la programmazione economica. Per il contratto di programma occorrerà altresì il parere delle competenti commissioni parlamentari. I gruppi di lavoro interministeriali per la redazione dei contratti di programma e di servizio per il triennio 2007-2009 si sono da poco insediati per cui è prevedibile il trascorrere di un non breve tempo.

Come già rilevato dalla Corte nelle precedenti relazioni, il ritardo nella sottoscrizione del contratto di servizio, pur non influenzando sull'operatività gestionale della società finisce per incidere profondamente sulla concreta percezione degli importi dovuti dallo Stato ad ENAV, di fatto impendendola per tempi lunghi ed indefiniti. Importi, peraltro, che in vigore della normativa sui "requisiti di sistema" sono cresciuti in modo rilevante (ed in presenza degli incrementi di traffico cresceranno ancora), privando la Società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendo, pertanto, necessario il ricorso a finanziamenti esterni. Importi, infine, che per effetto dei tagli disposti per il 2006 dalla legge n. 266/2005, subito dopo la definizione dei contratti stessi lo Stato corrisponderà neanche *in toto* risultando "a legislazione vigente" disponibili soltanto una parte dei crediti della Società.

Pur in assenza di formalizzazione del contratto di programma, tuttavia, i ministeri di riferimento (dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti, della difesa) hanno proceduto al cambio di status dei primi di alcuni

aeroporti precedentemente gestiti dall'Aeronautica militare (in particolare, di Brescia Montichiari e di Cagliari), prevedendo contestualmente il trasferimento ad ENAV dei servizi della navigazione aerea, senza di fatto tener conto delle maggiori esigenze finanziarie, gestionali e d'investimento della società, necessarie per far fronte a tali nuovi ed onerosi compiti.

Eguale, gli ottimi risultati raggiunti da ENAV ed i riconoscimenti ottenuti dagli stessi utenti del servizio (e cioè dalle associazioni internazionali dei vettori) in termini di efficientamento conseguito anche nel 2007 (sulla base di una metodologia applicata da Eurocontrol) e di riduzione tariffaria assicurata, non ha impedito al ministero dell'economia e delle finanze di imporre ulteriori efficientamenti per il 2008 e per il 2009, e di richiedere – sulla base di una affermazione di principio ed in parziale disaccordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, vigilante e responsabile del settore – una sorta di efficientamento “*a posteriori*” per l'anno 2007, da riconsiderare con la metodologia del cost cap.

ENAV, stretta, da un lato, dall'indebitamento finanziario causato dal ritardo dei pagamenti da parte dello Stato (per circa 500 mln/€, di cui oltre 300 a fronte dei servizi resi dal 2004), e dall'altro, dall'imposizione di ulteriori efficientamenti e risparmi di costi contestualmente alla richiesta di fornire attività aggiuntive in favore di nuovi aeroporti in transito, ha fortemente richiesto che nel contratto di programma 2007 – 2009, nel rispetto di quanto effettivamente oggi la legge prevede, venissero disciplinate in modo puntuale tutte le reciproche obbligazioni delle parti, in modo da poter pervenire ad un contemperamento equilibrato di tutti gli interessi.

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

Solo conosciute tale informazioni, l'ENAV potrà procedere con le proprie valutazioni ed adottare le relative delibere in merito alla predisposizione di tutte le iniziative gestionali necessarie per consentire l'effettiva presa in consegna in sicurezza delle infrastrutture in questione (tra cui, a titolo esemplificativo,

l'inserimento degli interventi tra i piani d'investimento aziendale, l'avvio delle relative procedure di evidenza pubblica, la pianificazione e l'esecuzione della selezione e dell'addestramento delle necessarie risorse umane specializzate, ecc.) e potrà quindi comunicare ai dicasteri interessati gli esiti delle proprie deliberazioni (concordando così tempi e modalità di presa in consegna).

Soltanto considerando contestualmente tutte queste tematiche, si potranno valutare, nella globalità delle obbligazioni sinallagmatiche delle parti, ivi comprese quelle relative a formule d'incremento della produttività, le soluzioni più idonee ed equilibrate.

Ciò, tenendo presente - così come ha osservato il 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 9 mln/€ di interessi passivi corrisposti nel 2007) e l'attuale indeterminatezza dei finanziamenti connessi alla copertura degli oneri infrastrutturali e di esercizio degli aeroporti militari da riconvertire, potrebbero sortire un effetto pericolosamente negativo sull'erogazione del servizio nella quantità e nei livelli di sicurezza indispensabili al sistema del trasporto aereo.

La Corte, pur ritenendo corretta la posizione di ENAV e del ministero vigilante in merito alla necessità di trattare congiuntamente tutte le citate problematiche al fine di evitare in radice ogni ipotesi di ricaduta negativa sull'attività di un'organizzazione che ha dimostrato di agire con efficienza, non può non confermare l'opportunità di una valutazione dell'idoneità dei contratti di programma e di servizio rispetto al concreto perseguimento delle finalità di tempestiva ed esaustiva pianificazione alla base della legge del 1996.

Lo Stato, dal canto suo, nello spirito di necessaria collaborazione istituzionale e nel rispetto dei reciproci obblighi programmatici, dovrebbe in realtà ispirarsi a finalità, e prevedere concrete azioni, di sostegno della missione cui la società è deputata, e non di inserire clausole limitative dell'attività gestionale nella prospettiva di un mero contenimento dei costi.

È pertanto auspicabile che, da un lato, lo Stato modifichi la normativa relativa alla regolazione dei rapporti con la società e consenta la realizzazione di giuste, necessarie ed equilibrate finalità programmatiche e, dall'altro, provveda a saldare quanto prima l'intero debito nei confronti di ENAV e ad assicurare la tempestività dei pagamenti anche nel futuro.

Soltanto con tali azioni lo Stato potrà realmente favorire la positiva evoluzione del sistema del trasporto aereo ed, al contempo, sostenere la crescita e la salvaguardia della capacità competitiva di ENAV Spa.

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 Control 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
IANIS	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 azimuth 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

ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO
(ENAV S.P.A.)

BILANCIO D'ESERCIZIO 2007

PAGINA BIANCA

Bilancio di Esercizio

Organi Sociali e di controllo

Relazione sulla gestione

Proposta all'assemblea

Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2007

Nota integrativa

Relazione del collegio sindacale

Relazione della società di revisione

Bilancio consolidato

Relazione sulla gestione

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2007

Nota integrativa al bilancio consolidato

Attestazione del dirigente preposto

Relazione del collegio sindacale sul bilancio consolidato

*Relazione della società di revisione sul bilancio
consolidato*

Glossario

PAGINA BIANCA

ORGANI SOCIALI E DI CONTROLLO

Presidente	Bruno Nieddu
Amministratore Delegato	Guido Pugliesi
Consiglieri	Riccardo Gabellini
	Carlo Griselli
	Fabrizio Franco Testa
	Giuseppe Vallone
	Luciano Vannozzi

**Consiglio di
Amministrazione**

Nadio Di Rienzo

**Direttore
Generale**

Presidente	Fabrizio Carotti
Sindaci Effettivi	Vincenzo Donato
	Renato Midoro
Sindaci Supplenti	Francesco Caizzone
	Fabrizio Rossi

**Collegio
Sindacale**

Ernesto Basile

**Magistrato della
Corte dei Conti**

Antonio Scrafini

**Dirigente
Preposto alla
Redazione dei
Documenti
Contabili
Societari**

Reconta Ernst & Young S.p.A.

**Società di
Revisione**

Presidente	Stefano D'Ercole
Componente	Roberto Aguiari
Componente	Giampaolo Pinna

**Organismo di
Vigilanza
(D.Lgs.
231/2001)**

PAGINA BIANCA