

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**

n. **40**

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 S.P.A.)**

(Esercizio 2007)

Trasmessa alla Presidenza il 13 novembre 2008

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 79/2008 del 7 novembre 2008	<i>Pag.</i>	5
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV s.p.a.) per l'esercizio 2007 .	»	9

DOCUMENTI ALLEGATI.

Esercizio 2007:

Relazione sulla gestione	»	147
Bilancio consuntivo	»	191
Relazione del Collegio sindacale	»	255

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 79/2008.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 7 novembre 2008;

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 stata 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 2007, 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 dott. 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 2007;

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;

PER QUESTI MOTIVI

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 2007 – 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.

ESTENSORE

Ernesto Basile

PRESIDENTE

Mario Alemanno

Depositata in Segreteria l'11 novembre 2008.

IL DIRIGENTE

(dott. Giuliana Pecchioli)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI ENAV S.P.A. PER L'ESERCIZIO
FINANZIARIO 2007

S O M M A R I O

Premessa	Pag.	13
I – La società e i rapporti istituzionali	»	14
A) La <i>governance</i> societaria	»	14
B) L'organizzazione aziendale	»	17
C) La Certificazione « Single European Sky » e la Certi- ficazione di Qualità ISO 9001	»	22
D) Il rapporto Stato-ENAV	»	24
E) Il piano industriale 2008-2012	»	34
F) La comunicazione societaria	»	37
II – L'attività di gestione	»	41
A) La sicurezza	»	41
1. La Sicurezza, la regolarità e la puntualità dei voli. L'attività operativa e la qualità del servizio	»	41
2. La Sicurezza degli impianti	»	54
3. La Sicurezza del lavoro	»	57
B) Le attività internazionali ed i programmi di ricerca .	»	59
C) Gli investimenti	»	65
1. Il piano degli investimenti 2007-2009: attuazione al 31 dicembre 2007	»	65
a) Premessa	»	65
b) Interventi attivati nel 2007	»	66
c) Interventi completati nel 2007	»	66
d) Lo sviluppo dei sistemi informativi gestionali .	»	67
2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2008-2010	»	68

D) Le risorse umane, le relazioni industriali e la formazione	Pag.	71
1. Evoluzione nelle consistenze del personale	»	71
2. Il costo del personale	»	76
3. Il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro ..	»	79
4. Le relazioni industriali	»	80
5. La formazione e l'Academy di Forlì	»	82
E) L'attività negoziale	»	85
1. Il nuovo codice dei contratti pubblici e il Regolamento interno di ENAV per le attività negoziali	»	85
2. Le procedure di aggiudicazione	»	87
3. Altre attività svolte	»	88
F) L'attività delle controllate	»	89
1. Techno Sky S.r.l.	»	89
2. Il Consorzio SICTA	»	96
III – L'esercizio finanziario 2007	»	99
A) I risultati del bilancio civilistico 2007	»	99
B) Il bilancio consolidato	»	108
C) Il budget, il controllo di gestione e la contabilità analitica	»	113
IV – Il sistema dei controlli interni	»	117
A) Il decreto legislativo 231 del 2001	»	117
B) <i>L'internal auditing</i>	»	119
C) Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari	»	123
Considerazioni conclusive	»	125
Acronimi e Glossario	»	137

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Nella precedente Relazione (Atti Parlamentari, Camera, 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 dell'Enav per l'anno 2006.

In particolare, la Corte ha sottolineato il ruolo centrale per l'attività aziendale del piano degli investimenti e del piano industriale che rappresentano la naturale evoluzione dei precedenti piani finalizzati al soddisfacimento delle esigenze dei sistemi e degli impianti di assistenza al volo ed alle necessità di sviluppo della società, a garanzia dei servizi della navigazione aerea sempre più sicuri ed efficienti nel sistema dell'aviazione civile nazionale.

Nella presente Relazione – inerente all'esercizio 2007 ed ai primi mesi del 2008 – la Corte prende spunto dalle certificazioni e dai riconoscimenti ottenuti in ambito nazionale ed internazionale, 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.

Il sistema di *governance* societaria adottato è quello tradizionale, con la previsione statutaria, in alternativa alla figura dell'Amministratore Unico, di un consiglio di amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di sette membri, che si riunisce "di regola" ogni mese.

Il consiglio di amministrazione in carica per il triennio 2006 - 2008 risulta costituito da sette membri, di cui un presidente ed un amministratore delegato. Nel primo trimestre dell'esercizio è stata reintegrata la composizione dell'organo consiliare con la nomina di due consiglieri di amministrazione in sostituzione di un componente dimissionario nel 2006, eletto in Parlamento e nominato Ministro della Repubblica, e di un altro membro prematuramente scomparso.

Come già evidenziato nella precedente Relazione, i compensi dei componenti del cda ex art. 2389, comma 3, cod. civ., sono stati fissati all'atto della nomina assembleare in euro 50.000,00 lordi annui per il presidente (nel precedente triennio 38.000,00 euro) e in euro 25.000,00 lordi annui per ciascun altro consigliere (in precedenza 19.000,00 euro).

Inoltre, ex art. 2389, comma 3, cod. civ., al presidente è stato attribuito un compenso fisso di 80.000,00 euro lordi annui, una quota variabile fino ad un massimo di 30.000,00 euro lordi annui (entrambi previsti già per il precedente triennio) e un incentivo di lungo termine la cui durata coincide con quella del mandato, correlato al raggiungimento di obiettivi di lungo periodo legati al piano industriale, così come definiti per l'amministratore delegato dal consiglio di amministrazione su proposta del comitato per le remunerazioni, il cui importo massimo complessivo per il triennio è fissato in 80.000,00 euro lordi.

Il corrispettivo del rapporto di amministrazione ex art. 2389, comma 3, cod. civ. è stato stabilito per l'amministratore delegato nelle seguenti misure:

a) compenso fisso di 300.000,00 euro lordi annui (non variato), corrisposti in rate mensili posticipate (per il 2006 *pro rata* a far data dalla nomina);

b) quanto alla parte variabile, nella misura del 30% fino a un massimo di 90.000,00 euro lordi annui (già prevista nel precedente triennio).

La parte variabile viene corrisposta al raggiungimento di obiettivi annuali, oggettivi e specifici, correlati al piano industriale e al *budget*, definiti dal consiglio di amministrazione, su proposta del comitato per le remunerazioni;

c) un incentivo di lungo termine la cui durata coincide con quella del mandato, correlato al raggiungimento di obiettivi di lungo periodo legati al piano Industriale, definiti dal consiglio di amministrazione su proposta del comitato per le Remunerazioni, il cui importo massimo complessivo per il triennio viene fissato in 180.000,00 euro lordi.

Per le finalità di supporto alle attività di valutazione e deliberazione del consiglio di amministrazione di ENAV operano tre comitati con poteri istruttori, consultivi e propositivi: il comitato remunerazioni (tre componenti, di cui uno esterno), il comitato strategico (sei componenti) ed il comitato per il transito ad ENAV di alcuni aeroporti gestiti dall'Aeronautica militare (tre 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 nel triennio 2003/2006, in cui l'attività del consiglio di amministrazione era risultata agevolata da numerose riunioni informali su singole tematiche poi oggetto di valutazione e di deliberazione in sede di formale adunanza consiliare.

Il comitato remunerazioni (presieduto da un consigliere di amministrazione) 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 o, in sua assenza, dall'amministratore delegato), del quale fanno parte altri 4 consiglieri, si occupa delle principali tematiche inerenti lo sviluppo aziendale, nonché il posizionamento e l'attività di ENAV nel Sistema Paese.

Il comitato per il trasferimento ad ENAV degli aeroporti gestiti dall'Aeronautica militare (presieduto da un consigliere di amministrazione), del quale fanno parte altri 2 Consiglieri, ha lo scopo di elaborare ipotesi di linee di azione specifiche, in grado di coniugare il più efficiente utilizzo delle strutture esistenti con le prospettive di crescita e di sviluppo dell'Azienda, in considerazione degli eccezionali riflessi in termini di pianificazione delle risorse e degli interventi previsti dal programma di trasferimento degli aeroporti militari.

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.).

L'organo di controllo della società è il collegio sindacale che è stato rinnovato nell'assemblea ordinaria del 20 aprile 2007. Mentre il presidente è stato confermato, sono stati nominati due nuovi componenti effettivi e due membri supplenti.

I compensi annui lordi di competenza dei membri del Collegio sono stati così determinati: 30.000 euro per il presidente e 20.000 euro per ciascuno dei Sindaci effettivi.

Nel mese di settembre 2007, in sostituzione del presidente del collegio sindacale prematuramente scomparso, è temporaneamente subentrato il sindaco supplente più anziano. Nel novembre l'assemblea ha integrato il collegio sindacale nominando il nuovo presidente.

Per quanto riguarda altre strutture di controllo, il responsabile della funzione Audit aziendale ha assunto le funzioni di membro interno dell'Organismo collegiale di Vigilanza costituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001 ed altresì composto da due professionisti esterni, di cui uno con funzioni di presidente.

Inoltre, in attuazione dell'art. 18 bis dello Statuto, introdotto a mezzo di modifica statutaria deliberata dall'Assemblea straordinaria del 1° marzo 2007, è stato nominato 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.

La stessa Assemblea straordinaria ha altresì integrato lo Statuto con l'art. 21 bis che ha previsto l'affidamento del controllo contabile della società, ai sensi dell'art. 2409 ter c.c., 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. 58/1998), 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 2007 e nel primo semestre del 2008 è proseguito il processo di profondi, anche se gradualmente, mutamenti che stanno trasformando ENAV in una più efficiente azienda pubblica di servizi.

Dopo il precedente triennio (2003-2006), caratterizzato da ampie trasformazioni macrostrutturali e dalla messa a regime del radicale processo di "aziendalizzazione" avviato con la trasformazione in società per azioni, sono state effettuate diverse variazioni organizzative, alcune classificabili come rilevanti mutazioni strutturali, altre come articolazioni di dettaglio di strutture esistenti, altre ancora come razionalizzazioni ed ottimizzazioni organizzative.

Una delle variazioni più significative avvenute nel corso del periodo di riferimento è costituita dall'abolizione dei coordinamenti territoriali. Tali strutture erano state create nel 2003 con l'obiettivo di favorire il collegamento organizzativo tra centro e periferia in ambito operativo, considerato che, storicamente, era molto sentita in Azienda la "distanza" tra strutture territoriali (aeroporti e centri di controllo d'area) e le direzioni centrali.

Nel triennio successivo però vi sono stati significativi progressi in molti ambiti gestionali, quali quelli delle procedure, delle metodologie, degli standard e dei sistemi informativi riguardanti i processi centrali di supporto dell'Azienda, e cioè proprio quei processi che si era voluto avvicinare al territorio tramite i coordinamenti.

Pertanto, grazie anche a questi sostanziali miglioramenti, è venuta meno la necessità di moltiplicare i livelli di coordinamento tra il centro e la periferia a livello "strutturale", ovvero mediante funzioni organizzative dedicate, e quindi si è potuto eliminare quella che ormai era divenuta di fatto una ridondanza organizzativa.

Il Consiglio di amministrazione ha, pertanto, ritenuto più razionale utilizzare nuovi modelli gestionali dei processi, delle procedure, degli standard e dell'automazione - peraltro espressamente previste dalla regolamentazione europea inerente i Sistemi di Gestione della Qualità, della Sicurezza del traffico aereo (*Safety*) e della Sicurezza degli impianti (*Security*) - anziché mantenere una eccessiva complessità di struttura con i connessi svantaggi in termini di costi, preferendo all'originaria soluzione di "decentramento di struttura" una più moderna e soluzione di "decentramento di processo".

La Corte nella precedente relazione ha inoltre valutato positivamente la conclusione dell'acquisizione di Vitrociset Sistemi S.r.l. e l'attività dei primi mesi del 2007 finalizzata al consolidamento della governance della nuova società, ridenominata Techno Sky S.r.l.

La stessa acquisizione di Techno Sky ha contribuito a spogliare i coordinamenti territoriali di parte delle originarie funzioni collegate al controllo dei processi di conduzione e manutenzione degli impianti gestiti in passato da Vitrociset S.p.A., essendosi tali funzioni ridotte ad attività di monitoraggio dell'operato della Controllata; attività effettuabile anche tramite appositi processi gestiti centralmente ed eseguiti direttamente sugli impianti mediante risorse locali.

Altre significative variazioni organizzative occorse nella prima parte dell'anno sono state realizzate attraverso la creazione di due ulteriori funzioni dedicate l'una alla previsione e monitoraggio del costo del lavoro e alla gestione della reportistica, l'altra all'organizzazione aziendale. Più nel dettaglio, la prima delle funzioni citate ha trovato giustificazione nell'intendimento di migliorare ulteriormente la capacità dell'Azienda di effettuare adeguate previsioni e monitoraggi dell'andamento del costo del lavoro; variabile, questa, che necessita di un continuo governo nell'ottica del perseguimento delle politiche di efficientamento che da diversi anni ENAV ha cercato di sviluppare. Alla seconda funzione citata, specificamente competente in materia di organizzazione aziendale, sono state attribuite attività già svolte in passato nell'ambito delle Risorse Umane.

In riferimento agli altri interventi a livello di struttura o micro-struttura organizzativa, effettuati nel corso del 2007, fra i più significativi si citano:

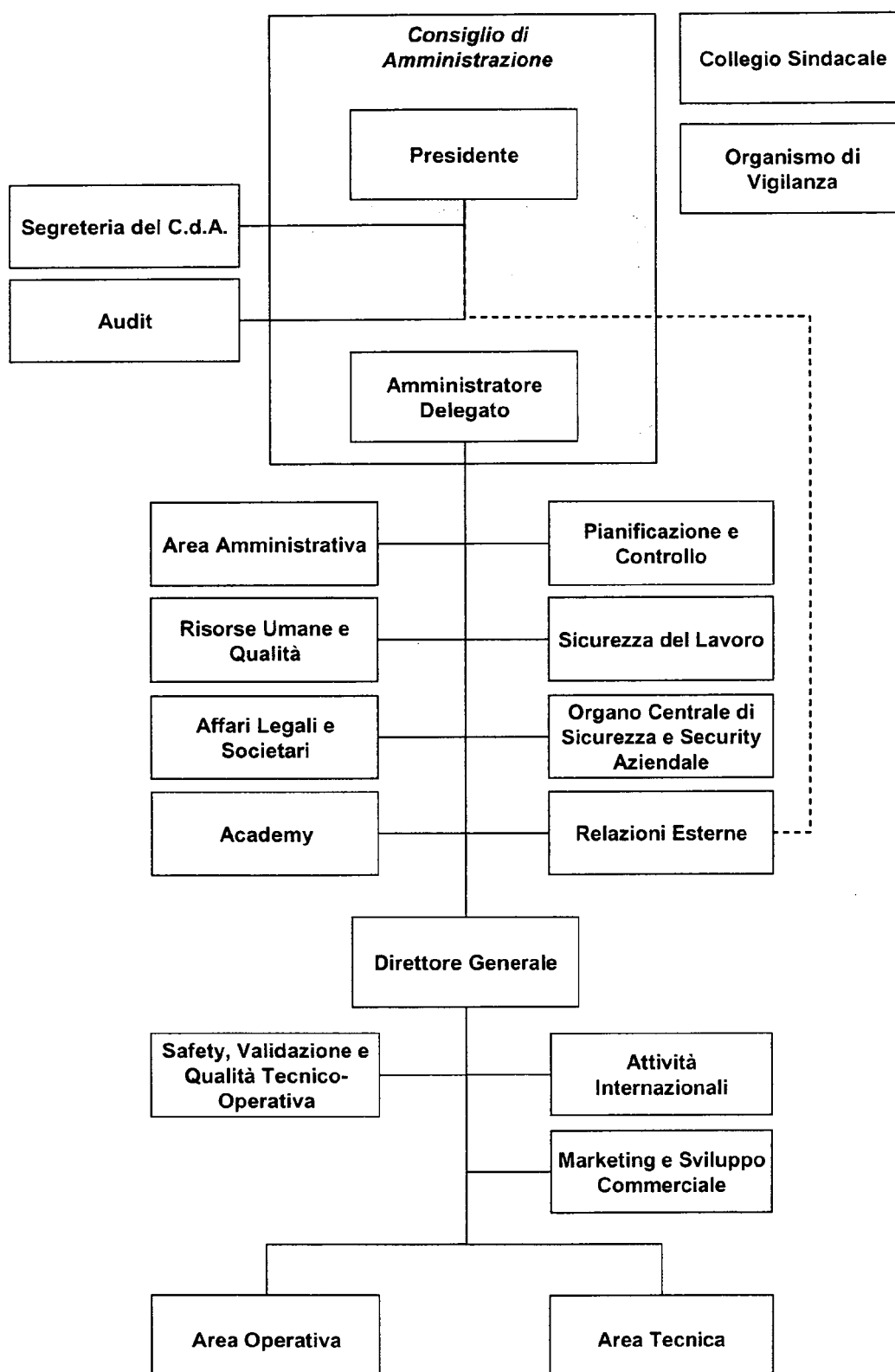
- le modifiche, le razionalizzazioni e le integrazioni a vari livelli, nell'ambito delle strutture di staff dell'amministratore delegato nonché dell'Area Operativa e dell'Area Tecnica, con conseguente riduzione di posizioni dirigenziali;
- la creazione di una funzione dedicata alla gestione dei finanziamenti pubblici, in considerazione delle necessità di controllo e di monitoraggio delle risorse acquisite, onde garantire il massimo rispetto della normativa in materia;
- l'avvio di un percorso di evoluzione organizzativa che, estendendosi anche nel 2008, sta portando alla razionalizzazione delle strutture dedicate alla pianificazione, al budget ed al controllo di gestione;
- la riorganizzazione della funzione Affari Legali e Societari, per tener conto della significativa riduzione delle attività di recupero crediti (grazie all'azione svolta negli anni precedenti relativa ai pregressi crediti in sofferenza) e della maggiore rilevanza che stanno via via assumendo i rapporti negoziali con le Autorità di settore e i nuovi rapporti societari infragruppo;
- la creazione di una struttura di tipo progettuale per condurre le attività relative allo sviluppo del cosiddetto "Polo Tecnologico-Aeronautico di Forlì", che vede l'Academy imporsi a livello internazionale come vero e proprio centro di eccellenza in ambito aeronautico.

I primi mesi del 2008 hanno visto proseguire il suddetto percorso di razionalizzazione dell'organizzazione dell'Azienda, finalizzato all'ottimizzazione delle funzioni e dei processi, con particolare riferimento:

- alla riorganizzazione della funzione Acquisti, che è stata orientata verso l'ottimizzazione dei processi di approvvigionamento mediante l'accorpamento di due funzioni dirigenziali;
- alla creazione di una struttura di tipo progettuale per condurre le attività relative al progetto di "riposizionamento strategico", finalizzato alla "definizione di una strategia per un nuovo ruolo della società nel sistema del trasporto aereo nazionale, all'interno della catena complessiva del valore";
- alla riorganizzazione della funzione Academy, al fine di ampliare e di ottimizzare l'offerta formativa aziendale ;
- alla creazione di una specifica struttura organizzativa della Direzione Generale dedicata al marketing e allo sviluppo commerciale, al fine di dare concreto e forte impulso alle attività finalizzate a permettere ad ENAV di guardare anche all'esterno verso possibili percorsi di crescita e sviluppo del proprio *business*, in un contesto di mercato nazionale ed internazionale;

- alla soppressione, in una logica di ottimizzazione organizzativa, della funzione (e della relativa posizione dirigenziale) di responsabile del Sistema di Gestione per la Qualità, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato;
- all'avvio di un percorso di evoluzione organizzativa che sta portando alla razionalizzazione delle strutture dedicate alla finanza, amministrazione, contabilità e bilancio;
- alla ristrutturazione della funzione Sistemi Informativi Gestionali che è stata riorganizzata in un'ottica di maggiore orientamento ai processi e di continuo miglioramento del livello di soddisfazione degli utenti interni;
- alla riorganizzazione di alcune funzioni dell'Area Operativa, anche al fine di creare sinergie e razionalizzazioni.

Di seguito è riportato l'organigramma di macrostruttura di ENAV al 30 giugno 2008.

Organigramma ENAV al 30/06/2008

C - La Certificazione "Single European Sky" e la Certificazione di Qualità ISO 9001

Nel corso del mese di giugno del 2007, ENAV ha ottenuto il rilascio della certificazione, da parte dell'autorità nazionale di vigilanza (ENAC), quale Fornitore (*provider*) di servizi della navigazione aerea (*ANS, Air Navigation Services*), nota anche come "certificazione Single European Sky" (SES).

Tale certificazione, prevista 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, è stata conseguita all'esito di un articolato processo durato circa un anno, in cui l'ENAC ha effettuato numerosi ed approfonditi controlli e verifiche sulla generale organizzazione della società, sul suo apparato tecnico ed economico-finanziario e sull'idoneità del *service provider* a garantire l'erogazione dei servizi nel rispetto dei livelli internazionali di sicurezza e di qualità.

La certificazione SES rappresenta, inoltre, un ulteriore passo verso la "europeizzazione" di ENAV attraverso l'adozione di standard e procedure sempre più in linea con le richieste dell'Unione Europea e conformi alle modalità operative dei maggiori provider europei; ed è tanto più rilevante in quanto i citati Regolamenti europei prevedono espressamente che tale certificazione venga rilasciata ai soli provider ANS idonei ad assicurare il perseguimento degli obiettivi di sicurezza e di efficienza dell'attività e di trasparenza e correttezza dei conti e di economicità di gestione.

E' inoltre espressamente previsto che per ottenere la detta certificazione il provider ANS dimostri di utilizzare un idoneo sistema contabile e di essere in grado di adempiere regolarmente ai suoi obblighi finanziari.

La stessa autorità nazionale di vigilanza (ENAC) ha dato atto che si sono concluse positivamente le verifiche che il team di certificazione ha sviluppato a partire dal luglio del 2006 e che hanno riguardato tutti i settori dei servizi di navigazione aerea. In particolare, l'operazione, complessa ed inedita, ha condotto alla verifica dell'intera organizzazione di ENAV - a livello centrale e periferico - con l'effettuazione di 37 audit ai centri di controllo del traffico aereo con risultati più che soddisfacenti.

Nel 2007 ENAV ha altresì conseguito la Certificazione di Qualità ISO 9001:2000 (prevista dal citato Regolamento 2096/05) dall'Ente di certificazione DNV (*Det Norske Veritas*), fondazione internazionale indipendente, leader mondiale

per la certificazione di Qualità, avente sede principale in Norvegia e operante dal 1864.

A seguito di numerose verifiche e controlli sulla struttura e sugli impianti aziendali situati su tutto il territorio nazionale, i vertici di DNV Italia hanno riconosciuto ad ENAV quelle caratteristiche di qualità e trasparenza ormai necessarie in un mercato sempre più sensibile a questi valori. In particolare, le attività di verifica si sono concentrate sui processi di pianificazione, gestione ed erogazione dei servizi di navigazione aerea, dei relativi servizi di supporto (quali, ad esempio, la progettazione degli spazi aerei, delle procedure di volo, l'elaborazione delle informazioni aeronautiche e dei bollettini meteorologici aeroportuali) nonché dei servizi di controllo in volo di sistemi di radionavigazione, radiodiffusione e sorveglianza per il controllo del traffico aereo.

Nel settore del trasporto aereo, infatti, ENAV è chiamata a svolgere un ruolo cruciale e delicato che richiede standard di efficienza particolarmente elevati e, di conseguenza, modelli organizzativi che contribuiscano a raggiungerli e mantenerli. Il conseguimento della certificazione dimostra che la struttura organizzativa e i processi interni di ENAV sono conformi a norme riconosciute a livello internazionale ed evidenzia le *performance* raggiunte dalla società sul piano della qualità e dell'efficienza.

La certificazione di qualità rilasciata ad ENAV segue le analoghe certificazioni finora rilasciate, da parte del DNV, ad altri primari provider ANS europei (quali il NATS inglese o l'UAC di Maastricht) ed è, in analogia alla citata certificazione SES, il risultato dell'impegno di ENAV nell'adeguare e migliorare i processi operativi e gestionali, in una prospettiva di continua elevazione della qualità dei servizi ai massimi standard europei di settore.

Con la certificazione SES e quella di Qualità ISO 9001:2000, ENAV ha, quindi, superato entrambe le verifiche istituzionali previste dalla normativa e dai regolamenti europei sul Cielo Unico Europeo.

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, 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 vigilante 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.

In questa prospettiva, il Ministro dei Trasporti ha in definitiva riconosciuto che la società ha realizzato al meglio il suo compito istituzionale di ottimizzare l'efficienza gestionale dei cieli nazionali a beneficio del sistema dell'aviazione civile e dei passeggeri, accrescendo la competitività del settore del trasporto aereo nazionale e promuovendo, anche in ambito sovranazionale, i suoi valori di eccellenza.

In proposito, risulta di rilievo come, anche in considerazione degli eccellenti risultati conseguiti da ENAV, il ministero dei trasporti abbia ritenuto di avviare nel febbraio 2008 la procedura finalizzata all'individuazione di ENAV quale nuovo coordinatore degli slot, ai sensi dell'art. 4 del Regolamento CE n. 93, modificato dal Regolamento CE 793/2004.

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.

Qualche preoccupazione il 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.

È per questo che il Ministro dei Trasporti 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.

Dal canto suo, la società, al fine di tenere in debito conto sia le effettive necessità aziendali alla luce della situazione economico – finanziaria nell’ambito delle prospettive del settore dell’aviazione civile sia le posizioni non coincidenti dei ministeri di riferimento, ha nel frattempo deliberato di adottare, per gli anni 2008 e 2009, la metodologia del “cost cap” (come richiesto dal ministero dell’economia e delle finanze), seppur correttamente 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 richiesto dal ministero dei trasporti).

La Corte, a conferma di quanto già esposto nelle precedenti Relazioni, non può che condividere le preoccupazioni del ministero vigilante e di ENAV. 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 temperati, ricevendo una soluzione concordata nell’ambito della negoziazione dei contratti di programma e di servizio. Non a caso, 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, ...>>.

Nel contratto di programma dovrà essere regolata, 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 in via di definizione sia stato espressamente concordato che *<<ove il ministero dei trasporti richiama 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.

Nel contratto di programma 2007 – 2009 dovranno inoltre essere regolate 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 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 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 9 mln/€ di interessi passivi corrisposti nel 2007) e l'attuale indeterminazione 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, 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 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.

Ormai, a metà 2008, a causa dei ritardi imputabili ai ministeri competenti, non sono stati ancora formalizzati i contratti di programma relativi agli anni 2001-2006 ed il contratto di servizio relativo agli anni 2004 – 2006, che risultano ancora all'esame del CIPE (a seguito del quale occorrerà, sia pur per il solo contratto di programma, anche il parere delle competenti commissioni parlamentari). I testi degli stessi contratti di programma e di servizio relativi al triennio in corso (2007 – 2009) risultano, al termine del primo semestre 2008, ancora oggetto di analisi e redazione da parte del gruppo interministeriale all'uopo costituito e se anche dovessero essere definiti in tempi brevi non potrebbero che avere contenuti meramente ricognitivi relativamente alla maggior parte del periodo considerato.

È da rilevare, inoltre, che al citato gruppo di lavoro interministeriale partecipano numerosi esponenti in rappresentanza di diversi uffici delle amministrazioni interessate.

Sempre in via esemplificativa delle dinamiche ricorrenti nei lavori del citato gruppo interministeriale può altresì accennarsi alla disponibilità espressa da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in disaccordo anche con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di approvare il contratto di programma 2004-2006 solo *<<a condizione che nel prossimo periodo regolatorio 2007 – 2009 sia adottata la metodologia di efficientamento del cost cap ai sensi dell'art. 11 sexies, della legge 2 dicembre 2005, n. 248. Impegno da recepirsi con atto formale del Consiglio di Amministrazione della Società in questione>>* (v. nota del 6 marzo 2008 del Ministero dell'Economia e delle Finanze). Nel condizionare espressamente la sottoscrizione di un contratto di programma già concordato nei suoi contenuti all'anticipata approvazione di una parte di clausole relative al contratto per il

triennio successivo (con contenuti tutti ancora da concordare) non si tiene conto però che ogni contratto ha una propria giuridica e fattuale autonomia ed un proprio equilibrio sinallagmatico e va sottoscritto (o meno) sulla sola base di ragioni di legittimità ed opportunità relative ai propri contenuti.

Analogamente va valutata – ad avviso della Corte – la richiesta del Dipartimento della ragioneria generale dello Stato del ministero dell'economia e delle finanze (anch'essa in disaccordo con il ministero dei trasporti) di applicare ad aprile 2008, in sede di approvazione del bilancio 2007 (e retroattivamente per l'anno ormai trascorso) un efficientamento "*a ritroso*" per il 2007 da calcolarsi con la metodologia del cost cap; ciò, malgrado non risultassero sottoscritti né il contratto di programma 2004-2006 né il contratto di programma 2007-2009, strumento al quale espressamente la legge n. 248/2005 demanda l'individuazione della metodologia applicabile e la fissazione della relativa entità e concreta modalità applicativa, tenendo anche conto – come già riferito - *<<... 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, ...>>*.

Sullo specifico punto va però detto che il bilancio 2007 della Società è stato comunque approvato dall'azionista, ministero dell'economia e delle finanze, con il concorde nulla osta espresso in proposito dal Collegio Sindacale, dalla società di revisione contabile, dal dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e dal ministero dei trasporti (quest'ultimo attraverso la formale intesa comunicata in occasione dell'esercizio dei diritti dell'azionista nell'assemblea di approvazione del bilancio).

Del resto, la società, dopo il consistente efficientamento prodotto negli anni precedenti, al fine di contemperare l'esigenza di applicazione della vigente normativa con le necessità di recupero di produttività in ossequio allo spirito dell'art. 11 *sexies* della legge 248/2005, aveva comunque negli ultimi anni deliberato di recuperare produttività utilizzando quale indicatore/misuratore il Costo Unitario di Prodotto/Servizio (cd. C.U.P.) che rappresenta il principale indicatore di riferimento di Eurocontrol per le misurazioni delle *performance* economico-produttive dei *service provider* europei.

La decisione del recupero di produttività per il 2007 attraverso il C.U.P. era stata comunicata, ai ministeri di riferimento in occasione dell'approvazione dei Piani Industriali 2006/2008 e 2008/2012, nonché dell'approvazione del bilancio 2006

A riprova di ciò, l'ENAV ha trasmesso ai vigilanti la nota n. PRU/07/36 del 13/7/2007 del competente ufficio Performance Review Unit di Eurocontrol, con cui era stato espressamente comunicato che *"la variabile complessiva di riferimento per la misurazione delle performance economiche può essere correttamente data dal costo unitario del servizio ottenuto dai vettori e da loro pagato in maniera proporzionale ai km percorsi"* (CUP), ritenendo il medesimo indicatore *"un sistema forte, trasparente ed indipendente di misurazione delle performance e di definizione di target comuni al fine di rendere la gestione ATM europea sempre più produttiva ed efficace"*.

Su tali basi, si è potuto rilevare come il risultato di *performance* dell'anno 2007 abbia, tra l'altro, comunque evidenziato un sensibile recupero di produttività rispetto al 2006. Infatti, l'analisi del C.U.P. ha mostrato un incremento della produttività aziendale rispetto al precedente anno del 2,7%, senza considerare l'inflazione. Il tutto, continuando ad assicurare livelli tariffari tra i più bassi, rispetto a quelli dei principali providers concorrenti, e raggiungendo posizioni apicali per i livelli di qualità dei servizi e il primato europeo per la puntualità delle prestazioni (secondo dati di fonte Eurocontrol).

È per questo che, fermo restando l'impegno relativo agli obiettivi di *cost cap* da definire nel contratto di programma per gli anni 2008 e 2009, e non potendosi effettuare diversi tipi di efficientamento per il passato, appare corretta la soluzione proposta da ENAV, e condivisa dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di citare nel contratto di programma 2007-2009 i risultati di incremento di produttività conseguiti da ENAV nel 2007, sia pur con finalità meramente ricognitive di quanto effettivamente avvenuto nell'anno ormai trascorso.

Dai fatti riportati si evidenzia, comunque, come tutte le dinamiche in considerazione finiscano col rendere assolutamente non proficui i lavori del gruppo interministeriale, impossibile la tempestiva definizione dei contratti di programma e di servizio, nonché di fatto inconciliabili tali strumenti negoziali con la loro ideale natura programmatica.

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.

A ciò si aggiungono i problemi derivanti dall'impossibilità per ENAV, in assenza di formalizzazione del contratto di servizio, di percepire concretamente

quanto dallo Stato dovuto per i servizi espletati dalla società ed i “tagli” ai fondi per i contratti delle imprese pubbliche, preannunciati nel 2007 dalla Ragioneria dello Stato, secondo cui “a legislazione vigente”, risultano complessivamente disponibili € 137.383.587,35, di cui € 49.413.587,35 per l’anno 2004, € 42.145.000,00 per l’anno 2005 ed € 45.825.000,00 per l’anno 2006.

In realtà, considerati anche gli importi maturati nel 2007, i crediti vantati da ENAV nei confronti dello Stato ammontano a circa 500 milioni di euro, di cui 191 a titolo di rimborso IVA.

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 (per circa 1 mld di euro negli anni 2004 - 2006) 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 conquistate dalla società, lo Stato nel riesaminare l’opportunità di mantenere gli attuali ed inefficaci strumenti negoziali dovrà altresì farsi carico 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 Relazioni al Parlamento sulla gestione di ENAV per gli esercizi finanziari 2005 e 2006 erano già state svolte alcune considerazioni circa la natura dei rapporti finanziari intercorrenti fra lo Stato e la Società alla luce della destinazione dell'utile di esercizio al fondo di stabilizzazione delle tariffe (secondo quanto già attuato per l'anno 2003) e 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 risulta, ora, di 118,7 milioni di euro su base annua rispetto ad 80,3 milioni di euro del 2005, con un incremento, rispetto al 2005, di circa 38,4 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."*¹

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.

¹ 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 ($100:2,5=40$).

In pratica, per gli aeroporti c.d. maggiori, più le quantità di servizio prodotte dal singolo aeroporto risultano prossime alla soglia dell'1,5%, maggiore è la quota di costo dello stesso aeroporto trasferita a carico dello Stato, che può quasi raggiungere il 100%, previsto per gli aeroporti "minori", vale a dire con traffico $< o =$ all'1,5%.

Deve infine rilevarsi come tale peculiare situazione, che non trova riscontro in Europa, potrebbe essere ulteriormente accentuata dal programmato 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.

E - Piano industriale 2008-2012

Negli ultimi anni ENAV ha sviluppato un processo di cambiamento, le cui principali linee di indirizzo sono tracciate nei precedenti Piani che ne hanno fissato gli obiettivi e le conseguenti azioni fondamentali. Gli indirizzi di governo hanno consentito alla società di attuare un profondo processo di transizione da "Sistema Pubblico" a "Sistema Azienda" basato su propri meccanismi operativi,

sull'individuazione dei livelli di responsabilizzazione e sull'autonomia organizzativa. In tale contesto, le attuali condizioni del Sistema del Traffico Aereo, caratterizzato da elevati volumi di traffico, impongono ad ENAV l'assunzione di nuovi impegni che si aggiungono alle tradizionali esigenze istituzionali ed industriali. Per questo, il nuovo piano industriale per il periodo 2008 – 2012 ha come obiettivo fondamentale quello della sostenibilità nel tempo della crescita del traffico aereo, intesa sia come adeguamento della capacità operativa, sia come garanzia di mantenimento degli attuali livelli di puntualità e sicurezza complessiva del servizio.

La sostenibilità della crescita del traffico aereo richiede la realizzazione di politiche di "Integrazione dei Sistemi" che si traducono nei programmi di investimento avviati da ENAV per migliorare l'intero processo a tutto vantaggio dell'utente finale, permettendo, nel breve-medio periodo, il superamento degli attuali livelli di traffico.

In linea con quanto esposto ed in continuità con quanto programmato nei precedenti piani, il nuovo piano industriale assume, come indirizzo di "core business", il mantenimento degli elevati livelli di *performance* prestazionali raggiunti (puntualità e sicurezza operativa) che posizionano ENAV tra i migliori *service providers* in Europa.

Per quanto concerne gli indirizzi a carattere economico, il nuovo piano industriale conferma la politica di stabilità economica attuata in questi ultimi anni. In particolare, l'obiettivo nel periodo 2008-2012 è quello di ridurre il Costo Unitario del Prodotto/Servizio (CUP) dell'1% medio annuo (reale -3% annuo). La prosecuzione della politica di contenimento dei costi e di incremento della produttività potrà determinare una ulteriore riduzione delle tariffe di rotta e di terminale; in particolare le proiezioni tariffarie al 2012, confrontate con l'anno 2007, indicano una diminuzione di circa l'8% per il terminale e di circa il 3% per la rotta.

Più in dettaglio, il piano presenta alcuni elementi innovativi quali un ampliamento dell'orizzonte temporale da 3 a 5 anni (2008-2012) e l'introduzione di una specifica sezione, intitolata "*l'analisi di attuazione del 2006 e la previsione a finire del 2007*", ove vengono analizzati i risultati ottenuti nel corso del 2006 rispetto a quanto definito nel precedente piano industriale e approfondite le dinamiche relative all'andamento dell'anno 2007.

Il piano ENAV 2008-2012 si inserisce in una situazione del sistema del traffico divenuta ormai condizionante per tutti gli operatori in ragione degli elevati volumi

che ha raggiunto e delle sue costanti prospettive di crescita. Le principali sfide che vedranno coinvolta ENAV nei prossimi anni saranno quindi:

- la sostenibilità della crescita del traffico aereo, a fronte del previsto raddoppio tra il 2007 e il 2020;
- l'“esplosione” di complessità sugli aeroporti, dove oggi si originano le principali cause di ritardo dei voli e di disservizio ai passeggeri. A tal riguardo, la Commissione Europea (luglio 2007) sta sottolineando, non senza allarme, il “ritardo” con cui si sta prendendo atto di questo problema a livello europeo;
- la europeizzazione dei servizi di controllo del traffico aereo, con l’attuazione della regolamentazione europea del 2004 sul “Single European Sky” e con la progressiva standardizzazione dei processi e della misurazione delle performance dei *service provider* europei;
- la crescente esigenza di una dimostrata efficacia ed efficienza delle organizzazioni pubbliche.

I risultati ottenuti posizionano ENAV come provider europeo di riferimento in relazione sia agli obiettivi tecnico-funzionali (puntualità e continuità del servizio, sicurezza e capacità produttiva), sia a quelli relativi all’efficienza ed economicità (tariffe, costo unitario del servizio, investimenti e risorse umane).

In un contesto di significativi incrementi dei volumi di traffico aereo, gli elementi qualificanti oggetto della pianificazione 2008-2012 possono essere così sintetizzati:

- il Costo Unitario del Prodotto/Servizio (CUP) è pianificato in decrescita reale media del 3% all’anno in linea ed con gli obiettivi prefissati dagli organi comunitari europei. Tale efficienza consentirà nei prossimi anni di ridurre progressivamente le tariffe e di eliminare l’utilizzo del fondo stabilizzazione tariffe;
- l’economicità per i vettori, che oggi riconoscono ENAV quale *service provider* preferenziale nel Sud Europa;
- la produttività, attesa in ulteriore miglioramento, grazie alle mirate politiche del personale che consentiranno l’inserimento di nuove figure professionali, soprattutto nell’Area Operativa, per far fronte ai forti incrementi di traffico previsti nei prossimi anni;
- la sicurezza operativa (Safety) anche questa allineata agli standard europei;
- la sicurezza degli impianti e del personale (“Security”), attraverso il pieno raggiungimento delle condizioni di “Sicurezza Fisica” su tutti i principali impianti.
- la puntualità che colloca ENAV come primo *service provider* in Europa;

- infine la strategia degli investimenti, che prevede un impegno crescente sul fronte dell'evoluzione tecnologica del sistema di gestione del traffico aereo in relazione alle nuove strategie che si vanno profilando nel quadro di riferimento europeo quale, ad esempio, Sesar.

Il piano ENAV 2008-2012 tiene inoltre in forte considerazione l'attuale situazione dell'ATM, che, come già ricordato, pone problematiche quali la sostenibilità della crescita del traffico stesso, l'“esplosione” di complessità sugli aeroporti e la “europeizzazione” dei servizi di controllo del traffico aereo. A fronte di questa situazione, ENAV sta assumendo un ruolo propositivo partecipando a progetti internazionali tesi a sviluppare tecnologie, modalità organizzative e componenti industriali in grado di garantire la sicurezza e la fluidità del traffico aereo che, come già detto, si prevede raddoppierà nei prossimi vent'anni.

Il piano evidenzia, inoltre, come si faccia sempre più pressante l'esigenza di aumentare la capacità aeroportuale attraverso il superamento delle attuali logiche. E' infatti pressoché esaurita la possibilità di far fronte alla crescita del traffico attraverso l'ottimizzazione dei singoli sottosistemi, fra loro non ancora pienamente dialoganti, ed è invece necessario operare secondo una logica di “processo integrato”. E' indispensabile ricomporre le diverse fasi della filiera che fanno capo ai differenti attori, con una visione di “approccio totale al sistema”. In questo senso, il piano evidenzia come ENAV possieda tutte le caratteristiche necessarie per realizzare il coordinamento operativo di sistema e per promuovere una sinergica pianificazione dell'intero processo di movimentazione degli aeromobili.

F - La comunicazione societaria

Nel corso del 2007 sono emerse alcune importanti problematiche nel trasporto aereo, connesse ad eventi esterni ad ENAV, che hanno evidenziato l'importanza e la centralità della struttura aziendale competenti in materia di comunicazione societaria.

Sono state comunque ampliate le iniziative mirate ad assistere l'Azienda negli obiettivi e nei compiti prefissati.

In particolare, nel dicembre 2007, di grande rilievo è risultato il lancio del nuovo portale Internet aziendale www.enav.it, divenuto vero e proprio strumento di importanza strategica per il rapporto con il grande pubblico esterno (con oltre 500 pagine nelle versioni in lingua italiana e inglese). Nel primo semestre del 2008 le pagine visionate sono già state 1.354.786, a fronte delle 1.400.000 pagine visitate

nell'intero 2007 con il precedente portale. Il lusinghiero risultato appare il frutto della nuova grafica, dell'implementazione dei servizi *on line* e dell'aumento dei contenuti editoriali quotidianamente aggiornati.

La rivista aziendale Cleared si è rivelata anche nel 2007 un efficace strumento di diffusione delle informazioni sulle iniziative della società, con il duplice compito di informare tutti i dipendenti sulle attività di ENAV e di diffonderle nel mondo aeronautico istituzionale e non.

La pubblicazione in questione si è confermata uno strumento in grado di far da tramite tra i due ambiti aziendali, uno gestionale/amministrativo ed un altro tecnico/operativo, e contemporaneamente ha continuato a fornire agli addetti ai lavori un giornale, unico nel suo genere in Italia, che tratta argomenti inerenti le evoluzioni del settore del controllo del traffico aereo a livello nazionale ed internazionale.

Inoltre, Cleared ha dedicato ampio spazio ai reportage relativi agli impianti aziendali presso gli aeroporti, alle rubriche di carattere tecnico rivolte ai controllori del traffico aereo, agli approfondimenti sulle tematiche aziendali di interesse generale ed anche alle interviste ad esponenti del mondo aeronautico internazionale.

Sempre sul piano dell'editoria e comunicazione interna, il portale intranet ENAVigare ha rappresentato lo strumento per le funzioni aziendali che ne avessero manifestato la necessità per condividere con tutti i dipendenti le informazioni relative alle proprie attività. Sono quindi nati degli spazi nella intranet di ENAV totalmente dedicati alle funzioni Attività Internazionali, Academy e Qualità Aziendale, ed altri sono stati posti in maggior evidenza.

Al fine di promuovere ancor più l'immagine della società, è stato aggiornato l'archivio fotografico arricchendolo di immagini capaci di comunicare la realtà aziendale e sono stati inoltre realizzati filmati istituzionali dedicati alle attività *core business* risultati di grande supporto per la promozione di ENAV presso programmi televisivi di approfondimento e di informazione.

Per il quarto anno consecutivo, nel 2007 ENAV ha partecipato con un proprio stand alla fiera internazionale ATC Global, svoltasi a Maastricht dal 13 al 15 febbraio. Per la prima volta l'Azienda si è presentata nella sua dimensione di Gruppo, abbinando alla sua presenza anche quella di Techno Sky S.r.l.

A Maastricht la società ha presentato i traguardi raggiunti nei settori della formazione e della ricerca e sviluppo, esponendo i risultati di progetti come il Blue-

MED che sta acquisendo sempre più una fondamentale rilevanza continentale dove ENAV era (ed è) team-leader.

Nel febbraio del 2008 la fiera ATC Global si è svolta per la prima volta ad Amsterdam, ed anche lì ENAV è stata presente con un proprio stand, all'interno del quale è stato compreso anche lo spazio espositivo di Techno Sky.

Tra le altre manifestazioni, particolare rilievo hanno assunto l'Airport Day, organizzata con Assaeroporti ed ENAC, che il 4 aprile del 2007 ha visto coinvolti 17 aeroporti su tutto il territorio nazionale.

Sono inoltre proseguite le attività di informazione, continua e capillare, verso le Istituzioni sulle attività poste in essere dalla società.

In particolare, la società ha ricevuto significativi riconoscimenti dalle competenti Commissioni Parlamentari, innanzi alle quali la società è stata convocata in audizione per la elaborazione di indirizzi e risoluzioni, con apporto molto apprezzato in termini di chiarificazione ed approfondimenti.

Anche i ministeri competenti sono stati posti in condizione di poter operare il miglior monitoraggio possibile su tutti i principali temi aziendali. I riconoscimenti, ufficiali, ma anche operativi, delle massime autorità internazionali, quali Eurocontrol, hanno certamente contribuito a dare ad ENAV, anche in Italia, dignità istituzionale da tempo riconosciutale all'estero.

I numerosi accordi internazionali conclusi nell'anno dimostrano il credito di cui ormai ENAV gode a diversi livelli: accordi e protocolli d'intesa con istituzioni universitarie ed entità scientifiche nazionali, confermano l'attenzione con la quale il mondo delle tecnologie, dell'accademia e delle scienze guarda presta attenzione alla società, rinvenendo nella stessa strutture d'eccellenza del sistema Italia.

Anche l'Ufficio di rappresentanza a Bruxelles, istituito nel settembre 2006, ha proseguito le proprie attività relazionali per rafforzare l'immagine di ENAV presso le istituzioni europee, Eurocontrol, nonché nei confronti delle organizzazioni, associazioni ed industrie ivi rappresentate, a beneficio dell'Azienda che viene posta in condizione di affrontare tempestivamente e consapevolmente le iniziative che avranno un forte impatto sul settore del Trasporto Aereo.

L'assidua presenza presso le istituzioni dell'Unione Europea ha consentito di sviluppare apposite strategie aziendali, in ordine alle principali modifiche normative ed ai più rilevanti progetti internazionali, ivi compresa la prima lettura (che sta avendo luogo nel 2008) del secondo pacchetto di proposte legislative del cielo unico europeo, anche con riferimento a SESAR, progetto di fondamentale importanza per il futuro del traffico aereo internazionale.

Infine, l'Ufficio di Rappresentanza ha promosso attivamente i servizi offerti da ENAV e da Techno Sky su nuovi mercati, contribuendo così alla ricerca ed all'individuazione di potenziali business aggiuntivi finalizzati ad accrescere le capacità competitive della società nell'ambito del Cielo Unico Europeo.

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 s'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.

È anzitutto per questo che - in riconoscimento dell'idoneità dell'organizzazione, delle professionalità e delle procedure di ENAV ad espletare la propria missione - appare particolarmente significativo il già citato conseguimento nel 2007, da parte dell'autorità nazionale di vigilanza (ENAC), della Certificazione di Fornitore di servizi della navigazione aerea, e da parte dell'Ente di certificazione DNV (*Det Norske Veritas*), della Certificazione di Qualità ISO 9001:2000 (prevista dal citato Regolamento 2096/05)

Rivestono altresì particolare rilievo i risultati conseguiti con l'attività operativa nel 2007 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 ha ricevuto nel 2007 gli apprezzamenti della stessa Agenzia di Sicurezza. Nel suo Rapporto informativo del 2007 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 segnalazione di eventi e di acquisire una più estesa conoscenza delle problematiche relative alla sicurezza del volo, il tutto finalizzato a migliorare il sistema di prevenzione.

Sulla base degli elementi forniti dall'Azienda 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 (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).

Ebbene, i due indicatori hanno fatto rilevare valori di eccellenza.

La capacità espressa da ENAV ha consentito di gestire un totale di 1.681.645 voli con un incremento di 128.000 voli, pari ad un 8,21% rispetto al volato 2006.

L'indice di ritardo per il 2007 scende a 0,20 minuti per volo assistito rispetto a 0,28 minuti registrato a consuntivo per l'intero 2006 (con un miglioramento del 28,6%). Il trend di riduzione del livello dei ritardi non solo si è confermato, ma si è addirittura accentuato raggiungendo l'eccellente valore di 12 secondi medi per volo controllato, riducendo di ben il 22% il pur ottimo livello del 2006 di circa 17 secondi.

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, anche per il forte incremento dei voli assistiti dalle strutture operative.

ENAV si è così confermata tra i migliori *service providers* europei in senso assoluto per i risultati relativi alla "puntualità ATC", conseguendo nel 2007 addirittura il primato.

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.

Traffico gestito e puntualità 2007

Il numero dei voli complessivamente assistiti in Italia nell'anno 2007, congiuntamente da ENAV S.p.A. e dall'Aeronautica militare, è di n. **1.681.645**, con un incremento, già indicato, del **8,21%** rispetto allo stesso dato dell'anno 2006. A tal proposito si conferma un costante aumento del numero dei voli assistiti per anno a partire dal 2003.

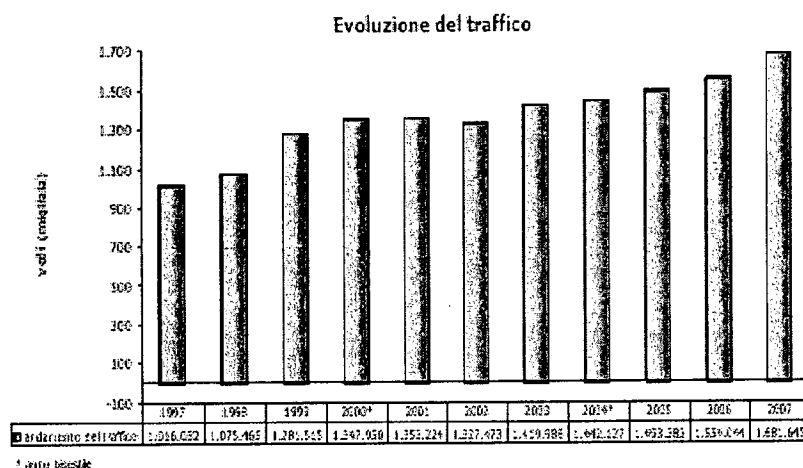


Figura 1

Per ottenere questo risultato sono stati rilevanti alcuni fattori 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 aerei a disposizione;
- l'incremento significativo del numero dei nuovi collegamenti, in particolare nel periodo della "winter season", che ha fatto registrare un incremento dell' **8,32%** rispetto allo stesso periodo dell'anno 2006, a fronte di un precedente e corrispondente incremento del 3,55% nel 2006 rispetto al 2005.

La capacità di soddisfare la domanda di traffico aereo, a seguito degli interventi predisposti, è risultata adeguata, ed anzi, ha consentito di poter assorbire anche alcune correnti di traffico originariamente pianificate sui Balcani, o comunque

fuori dello spazio aereo italiano (Eurocontrol, in riconoscimento dell'efficienza dei servizi della società, ha delegato ENAV, per la stagione estiva 2007, al controllo dei flussi di traffico che normalmente interessano l'Austria e i Balcani).

La forte intensificazione del trasporto aereo è stata sicuramente agevolata anche dalla crescente efficienza dei sistemi di gestione del traffico aereo, con contestuale invarianza, rispetto al 2006, delle tariffe di rotta e di terminale applicate in Italia.

La pubblicazione STATFOR² di Eurocontrol (Short - Term Forecast di settembre 2006) aveva previsto, per l'anno 2007 in Italia, un incremento di traffico del 5,4%, rispetto al 2006, valore revisionato in corso d'anno e portato a +9,6% (pubblicazione di agosto 2007) ed infine consolidato a +8,6%, come da pubblicazione STATFOR di dicembre 2007.

Nella fig. 2 viene riportata, a partire dal 1997, la variazione percentuale del traffico aereo assistito ogni anno in Italia rispetto all'anno precedente.

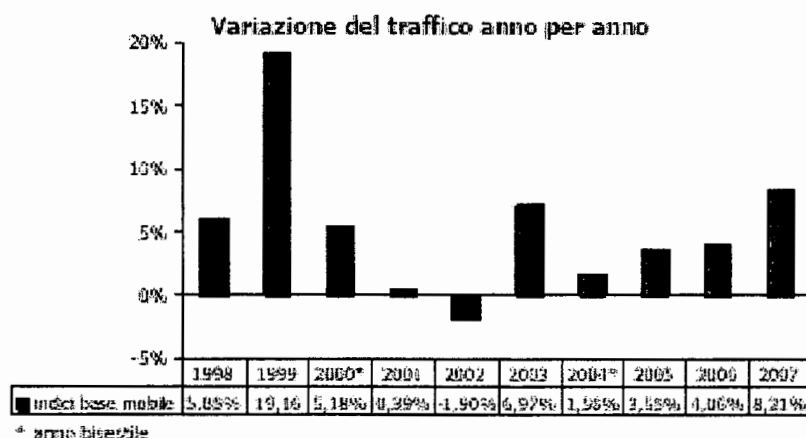


Figura 2

² STATFOR : Documento di previsione statistica della domanda di traffico elaborato da Eurocontrol.

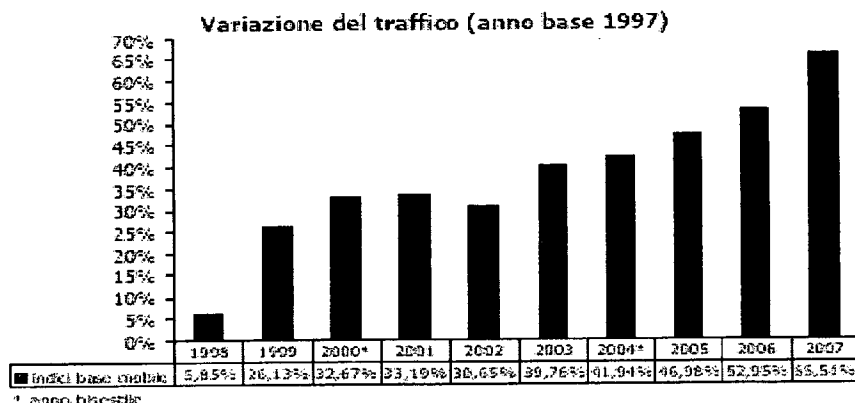


Figura 3

Nella fig. 3 viene rappresentata la variazione di traffico rispetto all'anno base 1997. È evidente l'andamento crescente del traffico assistito dal sistema Italia nel corso del decennio, fino ad arrivare ad un incremento complessivo decennale che supera il **65,00%** nel 2007.

Il picco massimo di traffico giornaliero si è avuto sabato 4 agosto 2007, con n. **6.010** voli ed un incremento del **10%** rispetto al picco registrato venerdì 21 luglio 2006, pari invece a n. **5.487** movimenti.

Performance ottenuta per l'anno 2007

In relazione al totale dei voli assistiti per il 2007, pari a n. **1.681.645**, "non" ha subito ritardi ATFCM³ ben il **95,24%** degli stessi. Del residuo **4,76%**, pari a n. **80.054** voli, unicamente l'**1,04%** del totale dei voli assistiti, cioè n. **17.459**, sono stati ritardati per cause ATC attribuibili ad ENAV.

Di seguito una rappresentazione grafica del volato, dei voli ritardati e, in relazione a questi ultimi, i voli ritardati per cause imputabili ad ENAV nell'anno 2007:

³ Air Traffic Flow and Capacity Management – Gestione della Capacità e del flusso del traffico aereo: Servizio ATM istituito per contribuire ad un sicuro, ordinato e spedito flusso del traffico aereo, assicurando che la capacità ATC sia utilizzata al massimo.

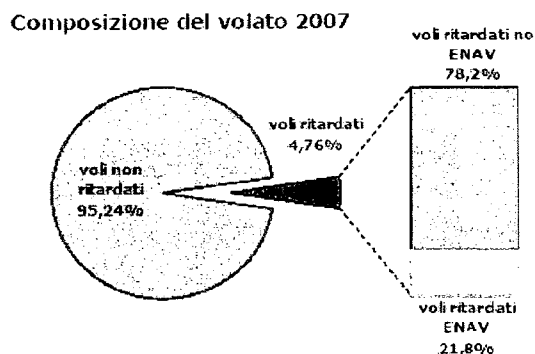


Figura 4

Indice di puntualità

Per ritardo ATC ENAV, si considera quello ascrivibile ai servizi forniti direttamente e complessivamente da ENAV che risulta composto da un totale di **344.332 min** con una media del ritardo per "volo assistito" pari a **0,20 min** (12 sec)⁴.

Negli ultimi cinque anni tale indice si è ridotto del **50%** circa, realizzando un'ottima performance nel 2007 con un miglioramento del **28,6%** rispetto allo stesso dato del 2006.

I voli ritardati da ENAV nell'anno 2007 sono stati complessivamente n. **17.459**, con una conseguente media per volo ritardato di **19,7 min** (19 min e 42 sec)⁵.

⁴ Indice di puntualità = Ritardo totale/num. Voli assistiti.

I valori riassuntivi e gli indicatori di puntualità per gli anni 2006 e 2007 sono riportati nella seguente tabella:

	2006	2007	Δ %
Totale volato IFR	1.554.044	1.681.645	+8,21%
Minuti totale ritardo ATC ENAV	442.794	334.332	-22,24%
Media ritardo ATC ENAV x volo assistito (min)	0,28 (16,8 sec)	0,20 (12 sec)	-28,14%
Numero voli ritardati ATC ENAV	22.549	17.459	-22,57%
Media ritardo ATC ENAV x volo ritardato (min)	19,6 (19 min 36 sec)	19,7 (19 min 42 sec)	0,51%

Nelle figure 8a e 8b sono riportate le variazioni percentuali dei valori del ritardo ATC ENAV complessivo, rispetto ai dati dell'anno precedente, considerando come base i relativi valori del 2003.

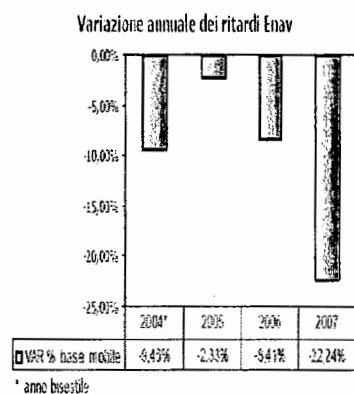


Figura 8

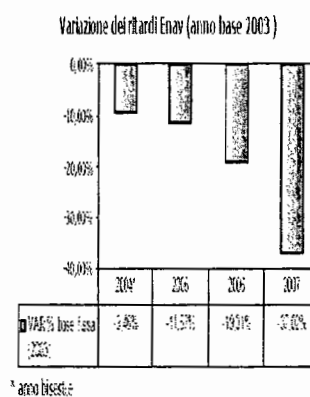


Figura 8b

Si nota una continua riduzione dei ritardi, con un particolare miglioramento delle performance nell'anno 2007, nel corso del quale sono stati raggiunti i migliori risultati in assoluto.

L'Indice di puntualità nel primo semestre del 2008.

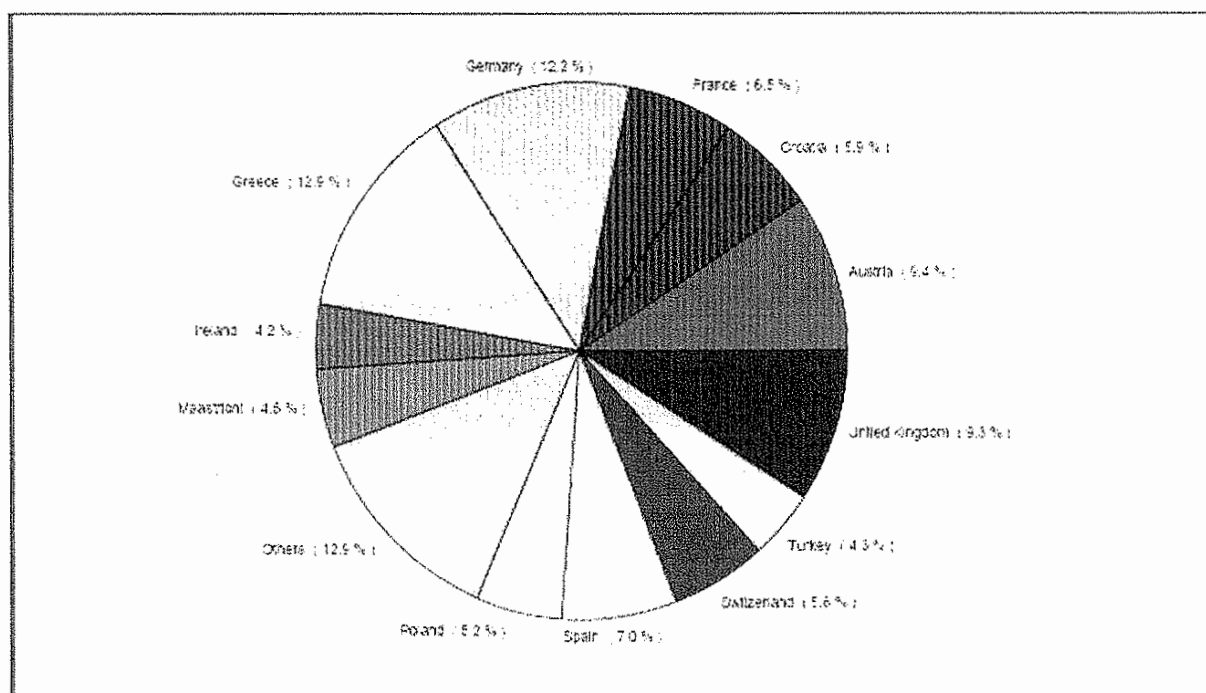
Anche nel primo semestre del 2008 è continuato il trend di riduzione dei ritardi per l'attività di fornitura dei servizi della navigazione aerea da parte del *service provider* italiano.

Il miglioramento della performance operativa emerge chiaramente dal recente rapporto di Eurocontrol del luglio 2008 sulla gestione dei flussi di traffico aereo in Europa nel primo semestre del 2008 (*"Air Traffic Flow & Capacity Management – CFMU ATFCM Monthly Summary – July 2008"*).

Il rapporto analizza i dati relativi ai ritardi causati dal controllo del traffico aereo ed alla performance dei centri di controllo dei 38 Stati membri di Eurocontrol.

Dal rapporto emerge che ENAV risulta essere tra i *provider* più efficienti d'Europa sia nel dato semestrale (gen/giu 2008) ottenuto confrontando i principali centri di controllo della rotta, sia nel dato di luglio 2008 relativo a tutto il traffico aereo gestito dai paesi dell'Unione Europea.

Dalla figura che segue, riportata nel citato rapporto, si evince in particolare la performance dei dodici paesi europei con la maggior percentuale di ritardo (Grecia: 12,9%; Germania: 12,2%; Austria: 9,4%; Gran Bretagna: 9,3%; Spagna: 7%; Francia: 6,5%. Croazia, Turchia, Svizzera, Olanda e Irlanda si attestano sotto il 6%).



Nella figura, il dato del *service provider* italiano – a differenza dei dati relativi ai principali *competitors* europei – non viene specificamente riportato (è tra gli "Others": 12,9%), in quanto rappresentativo di percentuali irrilevanti, con nessuna incidenza negativa sul traffico aereo nazionale e continentale.

Il lusinghiero risultato è il frutto di diversi fattori, tra cui la realizzazione negli ultimi anni di investimenti che consentono ad ENAV di disporre di una tecnologia tra le migliori al mondo; di misure di efficientamento connesse al progressivo adeguamento degli organici rispetto alle necessità operative, al miglior addestramento del personale e ad una più efficace gestione dei flussi di traffico; all'incremento del coefficiente di continuità operativa conseguente all'operatività di Techno Sky S.r.l. e dovuto alla maggiore capacità, da parte di ENAV, di controllo sull'intero ciclo manutentivo dei sistemi e degli impianti.

PREVISIONI DI TRAFFICO E PIANIFICAZIONI OPERATIVE 2008-2011

Sulla base del trend attuale di incremento del traffico aereo nel 2020 l'ATM europeo dovrà soddisfare una domanda di traffico che è previsto essere circa il doppio dell'attuale, pertanto si dovranno realizzare le condizioni di incremento proporzionale della capacità, incrementando il livello sicurezza, nel rispetto dell'ambiente e con riduzione dei costi diretti e indiretti.

Gli obiettivi posti a livello europeo nel medio termine (2008 – 2011) sono:

- incremento della capacità di rotta del 33-38%,
- incremento della capacità di pista del 20%,
- risparmio di almeno 800 KTon di carburante l'anno,
- riduzione delle emissioni CO₂ di 120 – 150 KTon / anno dovuta al miglioramento dell'efficienza dei voli,
- riduzione dei costi di 0,7 – 1,1 Miliardi di euro /anno grazie ad una maggiore integrazione della rete ATM.

Ciò comporta cambiamenti significativi dal punto di vista culturale e operativo per sincronizzare tutte le azioni necessarie a raggiungere gli obiettivi succitati.

L'Area Operativa di ENAV ha pianificato a breve e medio termine (piano di sviluppo operativo 2008-2011) le azioni da intraprendere nell'arco temporale 2008-2011 e poi a seguire per intercettare gli obiettivi succitati.

La pianificazione indicata si riferisce, 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 relativamente a programmi e progetti di infrastruttura tecnologica di interesse dell'Area operativa, fornendo un quadro chiaro di come e dove sono concentrati gli sforzi di miglioramento operativo che consentiranno incremento di Safety, Capacità, Riduzione dei costi nel rispetto dell'Ambiente.

In particolare sono stati individuati gli interventi mirati a:

- ottimizzare la fornitura dei servizi operativi ,
- migliorare la produttività e l'efficienza operative,
- cogliere e realizzare i requisiti dell'ENAC,
- mantenere e migliorare l'infrastruttura tecnologica per assicurare la "business continuity".

I programmi di implementazione proposti vengono inquadrati nei riferimenti normativi nazionali ed internazionali in termini di standard operativi e tecnici come definito dalle organizzazioni internazionali di riferimento del settore ATM (ICAO ed EUROCONTROL) e soprattutto rappresentano nel loro insieme, da un lato, il perseguimento di una policy di evoluzione tecnologica necessaria ad introdurre livelli di automazione sempre più spinti e sempre più sicuri e, dall'altro, la convergenza delle piattaforme software correnti verso quanto rappresentato dalla futura piattaforma ATM prevista da SESAR, anticipandone anche i tempi (Progetto congiunto DSNA-ENAV denominato "4 Flight").

Le necessità di crescita della capacità del sistema ATM sono definite nel breve/medio termine (2008-2011) come indispensabili per lo sviluppo di una serie di misure atte a **recuperare e dispiegare** nuova capacità con interventi procedurali, sistemistici e tecnologici.

Obiettivi e Priorità di intervento

Nel definire gli obiettivi, le linee di azione e gli interventi l'Ente ha seguito un approccio come di seguito indicato :

- partire da obiettivi strategici saldamente ancorati ai "business needs";
- definire quindi linee d'azione che identifichino in modo chiaro, nonché ordinato logicamente e cronologicamente i singoli passi, ciascuno costituente un miglioramento operativo;

- solo in seguito, identificare gli interventi sui sistemi tecnologici, il cui ammodernamento non è considerato un fine in sé, ma un mero fattore che rende possibile ("**enabler**") il conseguimento di uno o più miglioramenti operativi.

Obiettivi Strategici Principali

I principali obiettivi strategici di performances che l'Ente si pone per il medio termine, congruenti con quelli definiti nel documento Eurocontrol "ATM 2000 + Strategy" ⁶ ed in ordine di priorità risultano quindi:

- 1) **Safety**: migliorare i livelli di safety assicurando che il numero di eventi negativi provocati direttamente o indirettamente dall'ATM o di incidents non aumenti e, quando possibile, diminuisca;
- 2) **Security**: determinare meccanismi e procedure efficaci al fine di migliorare la risposta dell'ATM contro eventuali minacce ed eventi che inficiano la sicurezza dei voli (aerei e passeggeri) o il sistema ATM stesso;
- 3) **Cost-effectiveness**: ridurre l'impatto diretto ed indiretto dell'ATM sui costi per unità di operazioni;
- 4) **Capacity**: fornire capacità sufficiente ad accogliere la domanda di tutti gli utenti in maniera efficace ed efficiente in qualsiasi momento e durante i periodi caratterizzati da maggior carico di lavoro, senza imporre, in circostanze normali, nessuna penalizzazione rilevante di tipo operativo, economico ed ambientale.
- 5) **National security and defense requirements**: aumentare l'efficacia dell'attuale coordinamento e cooperazione tra civili e militari, e sviluppare nuovi meccanismi, criteri e strutture che ne consentano un miglioramento.
- 6) **Environment**: in collaborazione con l'ICAO e i suoi stati membri ottenere miglioramenti in ambito ATM ed accelerare l'implementazione dei concetti, procedure e sistemi CNS che contribuiscono a diminuire l'impatto ambientale dell'aviazione;
- 7) **Human involvement and commitment**: assicurare il coinvolgimento e l'impegno delle persone in supporto dei cambiamenti relativi all'ATM in modo che lo staff tecnico, operativo e di supporto possa operare in maniera efficace, efficiente e sicura in base alle proprie abilità, raccogliendo sfide e soddisfazioni lavorative;
- 8) **Uniformity**: assicurare che le operazioni ATM soddisfino la programmazione ICAO CNS/ATM ed i requisiti di interoperabilità globale, e

⁶ ATM2000+ Strategy: Documento Eurocontrol in cui sono tracciate le linee di sviluppo strategiche dell'ATM per gli anni 2000.

forniscano un servizio di tipo “seamless” agli attori in qualsiasi momento e in tutta Europa;

9) **Quality:** sviluppare una piattaforma comune che contribuisca alla realizzazione di un continuo miglioramento attraverso un approccio strutturato verso l'eccellenza del servizio fornito.

Sulla base degli obiettivi identificati, sono state definite le seguenti **linee di azione** entro cui vanno sviluppati gli interventi specifici che determineranno gli scenari di cambiamento:

- Incremento della sicurezza (Safety & Security);
- Organizzazione e Gestione dello spazio aereo;
- Sistemi di Controllo del traffico aereo in rotta ed area terminale;
- Integrazione ed ammodernamento dei sistemi aeroportuali;
- Gestione informazioni aeronautiche (AIS, MET. AIM).

Gli obiettivi strategici definiti impongono un nuovo approccio dei servizi ATM in modo da trasformare gli attuali processi ATM, poco correlati, in “**processi cooperativi**” basati sulla **gestione della traiettoria del volo nel suo ambiente normativo, informativo, meteorologico e di evoluzione (Trajectory Management)**.

Le opportunità di implementazione scaturiscono dall'analisi e dal superamento delle criticità in un mix di interventi di miglioramento operativo (Operational Improvements) e tecnologico (Technological Improvements) che agiscono sui principali elementi del dominio dell'ATM di seguito riportati.

Organizzazione dello spazio aereo

Questo processo viene realizzato determinando i seguenti Operational Improvements per consentire una massimizzazione della risorsa spazio aereo con crescita di capacità in sicurezza:

Semplificazione dell'organizzazione dello spazio aereo

Gestione dello spazio aereo e coordinamento civile/militare

Ottimizzazione dello spazio aereo terminale

Ottimizzazione della rete delle rotte in ambito europeo

Ottimizzazione della progettazione dei settori ATC

SISTEMI CNS (Communication, Navigation, Surveillance)

I sistemi CNS e le infrastrutture a loro supporto hanno il compito di supportare e rendere possibile lo svolgimento delle operazioni in ambito ATM. La necessità e l'opportunità di ottenere miglioramenti in ambito ATM e l'evoluzione delle soluzioni tecnologiche disponibili guidano il processo di sviluppo dei sistemi CNS, grazie ai quali i suddetti miglioramenti vengono realizzati. Infatti, l'integrazione tra il loro sviluppo e quello ATM garantisce che il supporto CNS richiesto dall'ATM sia disponibile e che l'ATM benefici delle accresciute prestazioni e funzionalità CNS per poterle tradurre in performance di:

- Sicurezza (Safety & Security),
- Capacità,
- Costo/efficacia,
- Rispetto dell'ambiente.

2 - La sicurezza degli impianti

Al fine di strutturarsi adeguatamente per conseguire gli obiettivi fondamentali di sicurezza degli impianti, ENAV ha provveduto a riorganizzare ed a potenziare la competente funzione Organo Centrale di Sicurezza e Security aziendale.

Diverse ed articolate sono risultate le attività, orientate sia a consolidare la protezione delle infrastrutture fisiche, logiche e delle telecomunicazioni, sia a valorizzare la presenza e la partecipazione di ENAV nei consessi decisionali nazionali ed internazionali.

Sotto il primo profilo, ENAV ha prodotto un intenso sforzo volto a completare i programmi avviati nei precedenti esercizi, in materia di protezione infrastrutturale, ponendo in essere un sistema organico di telecontrollo dei siti sensibili attraverso un sistema interconnesso in rete a protezione di siti presidiati e non presidiati.

Attraverso tale sistema, in particolare, la società ha raggiunto anche un risultato di economia di gestione, sotto il profilo della spesa corrente, consentendo la riduzione delle postazioni presidiate da guardie giurate ed economie di scala.

A tal proposito, nel corso del 2007, sono stati predisposti gli atti di gara europea relativi ad un appalto di durata triennale per i servizi di vigilanza armata che, nonostante il sensibile incremento strutturale delle tariffe praticate dagli Istituti, ha permesso un'economia, rispetto agli esercizi precedenti, pari a circa 930.000 €.

Di significativo rilievo – a sottolineare lo sforzo prodotto nell'affermazione del valore pubblico di ENAV – l'iniziativa rivolta a collegare i sistemi di protezione fisica alle sale operative delle forze di polizia presenti sul territorio, in particolare per quanto attiene agli impianti aeroportuali, consentendo alle Autorità provinciali di Pubblica Sicurezza la misura in tempo reale degli standard di security della componente di assistenza al volo del sistema aeronautico nazionale e la possibilità di immediato intervento nell'ipotesi di verifica di eventi pregiudizievoli.

Contestualmente, a seguito dell'emanazione del Decreto del Ministro dell'Interno 9 aprile 2008, attuativo del Decreto Legge 27 luglio 2005, n. 144, recante misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale e convertito, con modificazioni, dalla L. 155/2005, ENAV ha visto riconosciuto il proprio ruolo di "infrastruttura critica informatizzata di interesse nazionale", consentendo la predisposizione di una convenzione con il Dipartimento della pubblica sicurezza, Servizio Polizia delle comunicazioni, per un interscambio informativo e l'adozione di speciali misure di prevenzione e d'intervento in ipotesi di atti di interferenza illecita

in pregiudizio dei sistemi informatici e delle telecomunicazioni dell'assistenza al volo.

Sul versante della sicurezza informatica e delle telecomunicazioni, ENAV ha dettato i requisiti vincolanti per la convergenza con le prescrizioni delle norme nazionali ed internazionali di standardizzazione di sicurezza ISO 27001 della rete E-Net, e per le applicazioni evolutive di automazione torri e per gli imminenti sviluppi della trasmissione informatica dei piani di volo e delle informazioni meteorologiche.

È in corso di completamento la Sala Operativa Centrale per la gestione degli eventi critici che attengono alla sicurezza fisica e la cui prossima entrata in esercizio consentirà la gestione in tempo reale dei flussi informativi e delle emergenze e le comunicazioni su linee protette con i principali Centri Decisionali della Sicurezza Nazionale e con la tempestiva informazione, anche in caso di caduta dei sistemi di telecomunicazione ordinaria, con i principali centri del controllo del traffico aereo e con i vertici aziendali.

Significativo lo sforzo, inoltre, profuso per la redazione dei capitolati di gara per l'attuazione di un sistema integrato di sicurezza, approvata dal Consiglio d'Amministrazione di ENAV: gara che seguirà il regime dell'art. 17 del D.Lgs. 163/2006, come modificato dalla L. 124/2007, su specifica indicazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dell'interno, ad ulteriore dimostrazione della rilevanza strategica delle infrastrutture aziendali per le stesse finalità di sicurezza nazionale.

Proprio sul versante della promozione della sicurezza sono significative due ulteriori iniziative.

Consolidando le azioni di formazione, l'azienda ha anzitutto programmato di sviluppare ancor più l'autentica cultura della *security*, prevedendo, già a partire dai corsi di formazione basici per il personale deputato al controllo del traffico aereo, periodi di istruzione in aula con docenti interni opportunamente qualificati e corsi di formazione specialistici per il personale in linea operativa preposto alla gestione delle emergenze in ipotesi di atti di interferenza illecita.

Inoltre, la società ha individuato a livello territoriale soggetti responsabili, opportunamente formati, che supportano le attività di sicurezza e concorrono alla gestione delle eventuali emergenze, in raccordo con la competente funzione centrale e gli organi territoriali delle forze di polizia.

Sono state anche poste in essere iniziative per la creazione di corsi *ad hoc* per la gestione delle emergenze di *security*, rivolti in particolare al personale di linea operativa.

Sotto il profilo delle iniziative di ricerca e sviluppo, nel corso del 2007 ENAV ha partecipato ad un bando di finanziamento europeo con un'associazione di Enti della Ricerca Scientifica (Consorzio AMRA delle Università di Napoli "Federico II" e Parthenope; nonché rappresentanze dell'Industria e della ricerca) risultando aggiudicataria di un contributo che ha consentito di definire uno standard specifico in materia di recinzioni radiotrasparenti da impiegare su installazioni sensibili ed intolleranti a masse ferrose, con l'utilizzo di materiali innovativi resistenti alle esplosioni.

La capacità internazionale di ENAV in materia di *security* si è espressa anche nel settore delle relazioni internazionali, tant'è che EUROCONTROL ha istituito due organismi a carattere stabile, il *Security Team* e la *Contingency Task Force* per l'individuazione di *standard* accettati e di *best practices* in materia di protezione delle infrastrutture critiche dell'assistenza al volo e per l'adozione di metodologie comuni per la valutazione del rischio e la disseminazione delle informazioni in caso di eventi critici. Sono stati inoltre pubblicati, nei rispettivi ambiti, due manuali corredati con le linee guida di settore.

A livello nazionale ENAV conferma la sua partecipazione ai principali tavoli di programmazione e 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).

Particolarmente intensa è la cooperazione con la Protezione Civile Nazionale e con le Forze Armate, in particolare con l'Arma dei Carabinieri, per la valorizzazione del rapporto di difesa territoriale e per la prevenzione contro atti di interferenza illecita nei confronti dell'Aviazione Civile; nonché con l'Aeronautica militare, in particolare per quanto attiene alla programmazione della sicurezza degli spazi aerei e la gestione delle emergenze in ipotesi di eventi di dirottamento.

3. La Sicurezza del lavoro

Come già rilevato nella precedente Relazione, all'amministratore delegato sono stati attribuiti tutti i poteri per l'amministrazione della società, esclusi soltanto quelli di legge, di statuto ovvero diversamente conferiti in base alla stessa deliberazione. In considerazione di ciò all'A.D. spettano i poteri, le attribuzioni e le responsabilità in materia di sicurezza e salute sul luogo di lavoro.

Tenuto conto dell'articolazione territoriale e della complessa organizzazione aziendale, l'A.D. ha ritenuto opportuno conferire deleghe relative a tutte le attività delegabili ai sensi del d.lgs. 626/94, e successive modifiche ed integrazioni, ai responsabili delle unità produttive, individuate sulla base dei provvedimenti organizzativi.

Poiché tra gli obiettivi societari vi è anche quello di assicurare omogeneità di gestione tra le diverse articolazioni organizzative nonché tra ENAV e le partecipate, si è cercato di conformare le varie unità produttive, tenuto conto delle peculiarità delle relative gestioni.

Nel corso del 2007 sono stati completati gli adempimenti previsti dal citato d.lgs. 626/94.

Le funzioni Sicurezza del Lavoro e Servizio di Prevenzione e Protezione hanno altresì predisposto il Manuale di gestione ed analisi dati per il *software* SICLAV, già distribuito ed utilizzato dal personale delle citate funzioni anche a livello decentrato e ulteriormente sviluppato rispetto alla precedente versione.

Tale Manuale è uno strumento fondamentale per tutti gli utenti del *software*, il cui accesso è regolato in funzione della competenza territoriale e delle peculiarità dell'incarico rivestito in materia di sicurezza del lavoro; ciò anche allo scopo di assicurare la validazione e la protezione dei dati, il cui inserimento deve essere tracciabile.

Le medesime risorse professionali hanno inoltre elaborato il Manuale sugli elementi di rischio per esposizione ai campi elettromagnetici ed il Manuale sul radon (radiazioni ionizzanti), che costituiscono approfondimenti di tematiche connesse al presidio della sicurezza del lavoro in ENAV.

Allo scopo di rendere l'attività di Techno Sky compatibile con quella di ENAV, sono state rese disponibili le linee guida del sistema di gestione della sicurezza del lavoro della società, compreso un *format* del documento di cui all'art. 4 comma 2 d.lgs. 626/94; ciò anche in considerazione dell'attività tuttora svolta dai dipendenti

di Techno Sky nelle strutture di ENAV, cui i vari documenti ex art. 4 citato si riferiscono.

Particolare attenzione ed impegno la società assicura costantemente all'implementazione in Azienda di quanto necessario per il rispetto del Testo Unico della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, approvato con il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

B) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI ED I PROGRAMMI DI RICERCA

Negli ultimi anni le attività internazionali di ENAV hanno subito una decisa accelerazione in virtù di una strategia che intende restituire all'Italia il posizionamento che le compete nel sistema del controllo del traffico aereo europeo.

Oggi più che mai, infatti, è sentita fortemente l'esigenza di partecipare a consessi internazionali in modo coordinato e continuativo.

Il 2007 è stato un anno caratterizzato da significativi riconoscimenti per ENAV per il ruolo di primissimo piano e di *leadership* che, a differenza del passato, va sempre più assumendo tra i *service providers* europei.

Particolarmente significativi del ruolo oggi svolto da ENAV in ambito internazionale sono l'affidamento ad ENAV, da parte di Eurocontrol, dei flussi di traffico aereo (che normalmente attraversano l'Austria ed i Balcani) diretti dall'area parigina verso Grecia, Turchia, Medio oriente e viceversa ed i ripetuti riconoscimenti pervenuti dalle associazioni internazionali dei vettori (IATA, IACA ed IBAR) per le politiche di contenimento tariffario e di incremento di efficienza realizzate negli ultimi anni.

A ciò si aggiungono l'aggiudicazione ad ENAV dell'importante gara indetta da Eurocontrol per la realizzazione delle nuove procedure di volo per gli avvicinamenti agli aeroporti, la 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*) e la scelta di Eurocontrol di utilizzare l'Academy di Forlì quale centro di formazione d'eccellenza presso cui effettuare meeting formativi per i controllori di volo.

Si riportano di seguito in sintesi le attività ed i risultati conseguiti nel 2007 e nel primo semestre 2008.

Operations Coordination Group

Il responsabile dell'Area Operativa di ENAV è il nuovo *chairman* dell'Operations Coordination Group (OCG).

Organo consultivo della direzione generale dell'agenzia di Bruxelles, l'OCG è composto dai responsabili operativi dei fornitori di servizi ATM europei, nonché dai rappresentanti delle aeronautiche militari nazionali e delle principali organizzazioni del settore.

Il Gruppo ha l'obiettivo di assicurare il coordinamento efficace delle attività operative per la sicurezza della navigazione aerea con lo scopo preciso di abbattere maggiormente i ritardi e di gestire in tutta sicurezza il notevole incremento del traffico aereo previsto in Europa per i prossimi anni.

Partecipazione Esperti ENAV a consessi internazionali

Circa 80 esperti ENAV partecipano attivamente ed in modo coordinato ai maggiori tavoli internazionali.

Pianificazione internazionale: processo ECIP/LCIP

Il documento di pianificazione Local Convergence and Implementation Plan (LCIP) Italia, edito annualmente, rappresenta il piano nazionale di armonizzazione di medio termine in materia ATM/CNS e riflette la partecipazione italiana al Programma EATMP (European Air Traffic Management Programme) di Eurocontrol.

Il documento LCIP contiene, riassunti, gli interventi attuati o pianificati per il raggiungimento degli obiettivi di implementazione concordati in ambito Eurocontrol secondo un processo di pianificazione annuale su scala europea.

ENAV effettua, per la parte di responsabilità del *air navigation service provider*, un monitoraggio continuo sullo stato di esecuzione delle attività pianificate a livello locale in rapporto allo sviluppo definito in ambito europeo.

Monitoraggio e partecipazione al processo di consultazione sui Mandati della Commissione Europea relativi alle Regole Implementative in ambito ATM

A seguito della pubblicazione dei regolamenti comunitari Single European Sky, la Commissione Europea ha definito un programma per implementare le diverse regole tecniche di dettaglio (*Implementing Rules*) che hanno valore di legge per gli ordinamenti nazionali al quale Enav partecipa attivamente.

Attività Functional Airspace Blocks (FAB) ed il Progetto BLUE-MED

In risposta al richiamo della Commissione Ue ad affrettare i tempi per la costituzione dei Blocchi Funzionali di Spazio Aereo transnazionali (FAB), ENAV continua ad esplorare le possibili alleanze con i provider confinanti attraverso degli studi di fattibilità recentemente avviati.

Tra le iniziative, si ricorda anzitutto **BLUE-MED**, un progetto internazionale di cui ENAV è capogruppo, che ha lo scopo di verificare la realizzabilità di un FAB nell'area del Mediterraneo.

Stati membri del progetto sono l'Italia, la Grecia, Cipro e Malta; la Tunisia e l'Egitto sono partners associati e la Repubblica di Giordania e l'Albania partecipano in qualità di osservatori.

Per la realizzazione del progetto è stato erogato da parte della Commissione Europea l'importo di un milione di euro, pari al 46,23% del budget relativo allo Studio di Fattibilità, del quale è stato redatto il report finale a maggio 2008.

Si tratta di un progetto che consentirà di migliorare in efficienza ed in sicurezza i sistemi di controllo del traffico aereo nell'area del Mediterraneo.

In tale progetto finanziato dalla Commissione Europea, ENAV, in stretto coordinamento con il ministero dei trasporti, ENAC ed Aeronautica militare, ha intensificato le proprie attività di impulso, sviluppo e coordinamento, al fine di realizzare il "Blocco Funzionale" del Mediterraneo Orientale e di fungere da vero e proprio "Integratore cantonale".

A fine giugno 2008, i risultati della prima fase del progetto BLUE MED sono stati presentati a Malta, dove si è tenuto lo Stakeholder Forum, patrocinato dalla Commissione europea ed ospitato da MATS, con la partecipazione di circa ottanta rappresentanti provenienti da vari fornitori di servizi di assistenza alla navigazione aerea, autorità nazionali dell'aviazione civile, compagnie aeree, Iata, forze armate, associazioni sindacali e professionali.

L'evento ha visto anche la partecipazione di diversi rappresentanti di altri Stati (come Albania, Bulgaria, Turchia, Giordania) ed organizzazioni non attualmente aderenti al progetto Blue Med, ma che da tempo hanno dimostrato un certo interesse a cooperare o ad aderire all'iniziativa italiana lanciata alla fine del 2006.

BLUE MED rappresenta il prototipo dei progetti internazionali che vedono ENAV – a differenza del passato – svolgere un ruolo non soltanto primario, ma anche trainante e rappresenta una prima risposta, concreta ed immediata, al pacchetto legislativo "Cielo unico europeo II", presentato dal Commissario ai Trasporti il 25 giugno 2008.

Cross Border Coordination Working Group

Grazie ad un apposito gruppo di coordinamento transnazionale, Italia, Francia e Svizzera (rappresentate anche dai rispettivi fornitori di servizio ATM) stanno analizzando il sistema delle deleghe ATS tra i centri radar confinanti, al fine di rendere più efficienti i coordinamenti tra gli Stati coinvolti.

SESAR

ENAV è stato parte integrante del Consorzio Europeo Single European Sky ATM Research (SESAR), istituito per definire il piano d'implementazione del sistema ATM di nuova generazione (già istituito dal punto di vista normativo dai regolamenti comunitari sul Cielo Unico Europeo).

In ordine a tale importante programma ENAV sta rivestendo un ruolo progettuale nella definizione del nuovo sistema attraverso il progetto "Coflight" già in corso insieme con il *service provider* francese.

Con l'istituzione nel febbraio 2007, con regolamento europeo, della società europea "**Joint Undertaking SESAR**" ("**S-JU**"), si rende oggi necessario analizzare gli impatti della partecipazione nella S-JU e quindi nella *governance* dello sviluppo di SESAR e valutare, in particolare, in quali concreti termini (e con quali necessarie contribuzioni economiche) questa possa effettivamente garantire alla società e al sistema Italia le condizioni per avere un ruolo centrale nel futuro sistema ATM (*air traffic management*) europeo, e di essere in grado di salvaguardare e di valorizzare, in chiave continentale, gli importanti programmi di investimento che la Società ha già definito per il potenziamento dei propri servizi.

Nel frattempo, ENAV sta attivamente cooperando con gli altri *service providers* europei per la realizzazione di un adeguato livello di coordinamento generale, al fine di procedere alla partecipazione congiunta e condivisa al programma SESAR.

A conferma del ruolo primario assunto da ENAV nei confronti degli altri *competitors* e dell'industria di settore, sono intervenuti gli esiti dell'esame, da parte della Commissione Europea, delle domande di partecipazione alla *Joint Undertaking* SESAR dei *service providers* e delle principali imprese europee. La proposta presentata da ENAV per la realizzazione del futuro sistema europeo è stata, infatti, valutata tra le migliori in assoluto e definita "*eccellente, completa e dettagliata*". In considerazione di ciò, ENAV - definita "*una candidata eccellente, dotata di significative potenzialità per il Programma*" - è stata pubblicamente

invitata dalle autorità europee a far parte del "core group" iniziale del programma SESAR.

Il programma SESAR costituirà anche il pilastro tecnologico del pacchetto normativo "Cielo unico europeo II" in quanto finalizzato a consentire la gestione futura del traffico aereo (che si prevede almeno raddoppiato entro il 2020) in modo sicuro, sostenibile e a costi inferiori.

R&S ATM. La cooperazione tecnologica con DSNA Coflight

Dopo quasi cinque anni, la Project Definition del progetto Coflight è arrivata al termine. Partito nel marzo del 2003, Coflight oggi è considerato, dall'intera community ATC, la prima vera pietra miliare verso il Single European Sky, venendo indicato anche dal progetto SESAR tra i programmi determinanti per la baseline 2013 in Europa, per benefici resi.

Coflight è il sistema di Flight Data Processing (FDP) di nuova generazione realizzato in partenariato tra ENAV (38%), la francese DSNA (54%) e la svizzera Skyguide (10%) e sviluppato da Thales/Selex-SI. Al successo del programma ha contribuito l'apprezzato lavoro del team di ENAV, in parte con base a Tolosa.

4-flight

In occasione della Fiera internazionale dell'ATM, tenutasi ad Amsterdam dal 11 al 13 febbraio 2008, il Direttore Generale di ENAV ed il suo omologo della DSNA francese, hanno firmato l'accordo bilaterale per la gestione dell'iniziativa volta allo sviluppo congiunto del nuovo sistema ATM.

Il progetto il cui nome 4-FLIGHT, è stato scelto sulla base di un concorso svoltosi nelle due società, dopo una fase di studio di fattibilità e la realizzazione del Business Plan si pone come primo obiettivo il rilascio di una prima versione basata sul nuovo sistema di FDP COflight, perfettamente allineato con i requisiti di SESAR da mettere in operazioni entro gennaio 2014.

CRISTAL MED

Il Centro Simulazione e Sperimentazione dell'ENAV ha completato la Fase 1 del progetto CRISTAL MED per l'implementazione dell'ADS-B nel Mediterraneo.

Si tratta di un sistema di sorveglianza basato sul concetto di ricezione dei dati di posizione direttamente dagli aeromobili, consente di garantire una maggiore sicurezza nelle zone non coperte dal servizio radar.

ENAV ha installato a tal fine, presso l'aeroporto di Fiumicino, una *ground station* che rilascia continuamente i dati utilizzati per la validazione del sistema.

Progetto FASTI

FASTI è un progetto che prevede un'attività di simulazione real time per la validazione di strumenti di supporto alle decisioni in campo ATM. La gara indetta da Eurocontrol per lo sviluppo del progetto è stata aggiudicata da ENAV, SICTA, SKYGUIDE e DEEP BLUE. Tutte le attività saranno svolte presso le infrastrutture del Centro Simulazione e Sperimentazione di ENAV.

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.

C) GLI INVESTIMENTI

1. Il piano degli investimenti 2007 – 2009: attuazione al 31 dicembre 2007

a. Premessa

Il piano degli investimenti relativo al triennio 2007-2009, approvato dal cda nella seduta del 31 maggio 2007, prevede un impegno complessivo di 503 milioni di Euro. La base di partenza del piano è costituita dallo sforzo economico già sostenuto da ENAV nel periodo 2004-2006 (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. Ciò ha consentito, grazie anche alle potenzialità offerte dalla tecnologia, di coprire i ritardi accumulati nel passato e di conseguire obiettivi di eccellenza, a fronte degli impegni istituzionali assunti da ENAV nel contesto europeo, e di ricostruire e portare al livello massimo anche il proprio sistema tecnico-infrastrutturale.

Il piano investimenti prevede per l'anno 2007 l'attivazione di programmi di investimento aziendali per un importo pari a circa 223 M€.

In ordine a tale previsione, alla data del 31 dicembre 2007 sono stati attivati programmi per un importo totale di circa 200 M€, tra cui l'acquisizione dei velivoli destinati alle attività di Radiomisure, il cui iter di aggiudicazione si è concluso nel primo semestre 2008.

Nel 2007 ENAV ha proseguito con il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti a supporto del servizio della navigazione aerea, sia per incrementare la continuità operativa e l'efficienza del servizio, il potenziamento della sicurezza del volo e degli impianti, gli avvicinamenti e gli atterraggi di precisione, nonché la qualità degli ambienti operativi, sia per sostenere il processo di trasformazione della società verso i più elevati standard funzionali europei ed a guadagnare una posizione di rilievo nei contesti internazionali.

ENAV infatti si è impegnata non solo a proseguire lo sviluppo tecnologico-infrastrutturale avviato negli anni precedenti, ma anche a definire le strategie di evoluzione del sistema di Air Traffic Management (ATM) nazionale verso i nuovi scenari operativi che si vanno profilando nel contesto aeronautico europeo sulla spinta delle già citate importanti iniziative comunitarie.

Si fa riferimento in particolare all'iniziativa SESAR avviata dalla Commissione Europea per modernizzare e standardizzare il sistema ATM europeo, nello sforzo di garantire un traffico sicuro e sostenibile negli anni 2020

b. Interventi attivati nel 2007

I principali investimenti "Core Business" attivati nel 2007 hanno riguardato:

- l'evoluzione tecnologica dei sensori radar di Fiumicino e Napoli;
- una nuova rete di comunicazione dati "terra-bordo-terra" (data-link) per le operazioni di rotta nello spazio aereo controllato dal Centro di Area di Roma;
- nuove funzionalità operative avanzate a supporto dei servizi di raccolta e smistamento delle comunicazioni aeronautiche e dei piani di volo;
- la costruzione di una nuova rete-dati aeroportuale a Linate, con ammodernamenti tecnologici nei settori delle Comunicazioni e della meteorologia;
- una nuova piattaforma tecnologica per il Centro Previsionale Meteorologico nazionale;
- l'ampliamento del Centro di controllo di Padova con l'installazione di nuovi settori operativi;
- la costruzione di una nuova Torre di controllo a Crotone;
- l'ampliamento infrastrutturale del Centro di Controllo di Roma e l'adeguamento tecnologico dell'impianto di alimentazione preesistente;
- la riallocazione degli impianti meteorologici dell'aeroporto di Catania dal Blocco Tecnico alla Torre di controllo;
- lo sviluppo di una piattaforma tecnologica integrata per la gestione delle procedure di volo, degli spazi aerei e dei dati aeronautici.

c. Interventi completati nel 2007

Per quanto riguarda i programmi la cui realizzazione si è conclusa nel 2007 vanno ricordati:

- l'ammodernamento delle comunicazioni Terra-Bordo per i voli IFR (Instrument Flight Rules) presso l'aeroporto di Ronchi dei Legionari;
- l'ammodernamento dei sistemi di comunicazione Terra-Bordo per i voli VFR (Visual Flight Rules) afferenti al Centro di area di Roma;
- l'ammodernamento del radar primario e secondario di Ravenna
- l'installazione di un secondo radar di superficie nel sedime aeroportuale di Malpensa per incrementare la continuità del servizio di sorveglianza;
- la realizzazione di un sistema di multi-laterazione per il potenziamento del controllo a terra della movimentazione aeroportuale a Linate;
- l'automazione operativa della Torre di Olbia con un servizio di approccio equivalente a quello impiegato dal Centro di Area di Roma;

- l' ammodernamento di vari impianti di Radio-assistenza: ILS sulla pista 35L a Malpensa e sulla pista 34L di Fiumicino, VOR-DME a Malpensa e Carmignano (compreso un VOR mobile), LOC a Genova e Palermo, GP mobile a Forlì e VDF a Rieti.

d. Lo sviluppo dei Sistemi Informativi Gestionali

Gli indirizzi di sviluppo dei Sistemi Informativi Gestionali perseguono l'obiettivo di ampliare la portata, consolidare le funzionalità e migliorare la sicura continuità operativa dei sistemi gestionali, qualificandoli così come strumenti sempre più evoluti per il governo dell'azienda.

Le linee di attività hanno coinvolto:

- i Sistemi e le reti, attraverso il rinnovo delle piattaforme hardware e software, il rinnovo delle dotazioni informatiche per l'utente ed il consolidamento dei database aziendali;
- le Applicazioni gestionali, attraverso l'adeguamento e l'estensione delle funzionalità del sistema ERP aziendale nelle aree amministrativa e gestionale, per i processi di gestione della tesoreria, gestione dei cespiti e dei progetti di investimento ad essi legati; estensione delle funzionalità HR, anche con specifici sviluppi, oltre all'estensione del data warehouse aziendale ai dati relativi alle risorse umane, agli acquisti e alla logistica, nonché ai dati di volo;
- i Servizi Informatici, attraverso lo sviluppo dei servizi tecnici e di supporto all'utenza aziendale e l'integrazione con la gestione delle infrastrutture centrali e periferiche di ENAV;

I progetti avviati nell'anno finanziario 2007, coerenti con gli indirizzi di sviluppo, hanno visto i seguenti investimenti:

<i>Linee di attività</i>	<i>Progetti avviati nell'anno 2007 (milioni di €)</i>
Infrastrutture Sistemi e Reti	5,149
Applicazioni gestionali	2,752
Servizi Informatici	0,181
TOTALE	8,082

Tra gli interventi più importanti realizzati nell'anno 2007 spicca il "Programma e-SIG", che coinvolge 14 gruppi di lavoro, per circa 80 persone di 10 diverse Funzioni Aziendali, focalizzati su tre progetti:

Infine, ma non di minor rilevanza, nell'anno 2007 è stato avviato e messo in esercizio il progetto di Help Desk informatico. Tale progetto è in linea con le strategie di gestione dei servizi IT ad oggi più accreditate (modello ITIL - *Information Technology Infrastructure Library*), e persegue l'obiettivo fondamentale di realizzare un unico punto di contatto (SPOC), per tutte le funzioni aziendali, con la struttura che gestisce i servizi ICT.

2. Rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2008-2010

La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2008-2010, approvata dal Consiglio d'Amministrazione in data 24 aprile 2008, tiene conto delle indicazioni della Commissione Europea, che, nello sforzo 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 operatori del trasporto aereo, in primis i fornitori dei servizi di assistenza al volo e l'industria aeronautica.

La rimodulazione del piano 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 ripartita nelle seguenti Linee di intervento.

➤ Linea del MANTENIMENTO E MIGLIORAMENTO (235,2 Milioni di € nel triennio): distinta nelle due essenziali componenti "Aeroporto" e "Rotta", è indirizzata ad introdurre tecnologie consolidate per rispondere a prioritarie esigenze di:

- adeguamento alle nuove normative di sicurezza;
- ammodernamento degli impianti obsoleti;
- continuità di servizio anche in situazioni molto critiche;
- mantenimento dei servizi di assistenza al volo entro obiettivi di costo.

➤ Linea dell'INNOVAZIONE TECNOLOGICA (159,3 Milioni di € nel triennio): anch'essa distinta nelle componenti "Aeroporti" e "Rotta", è indirizzata a realizzare significative performance di servizio prefissate a livello europeo; l'innovazione

tecnologica è infatti alla base dei traguardi che ciascun fornitore dei servizi della navigazione aerea assume come obiettivi di periodo per:

- innalzare i livelli di sicurezza nelle aree aeroportuali e negli spazi aerei di rotta;
- incrementare la capacità di gestione del traffico;
- predisporre ai nuovi scenari operativi di interoperabilità, Gate-to-Gate e Single Sky.

➤ Linea dello SVILUPPO GESTIONALE E INFRASTRUTTURALE (74,5 Milioni di € nel triennio): si riferisce alla costruzione del nuovo Centro di Formazione (Academy), al potenziamento dei Sistemi Informativi Aziendali, di Radiomisure e dei Servizi Generali Aziendali.

➤ Linea della SECURITY (45 Milioni di € nel triennio): è indirizzata al rafforzamento dei siti a rischio per la Sicurezza in ottemperanza ai regolamenti europei e nell'ottica della certificazione ISO-9000 e ISO 27000.

➤ Linea dell'ADEGUAMENTO AL D. Lgs. 626 (18 Milioni di € nel triennio): prevede lavori per la messa a norma di impianti di servizio e quadri elettrici su siti aeroportuali e periferici, la cui urgenza è stata riconosciuta a seguito di sopralluoghi e verifiche condotte in sito.

Le nuove risorse tecnologiche sono destinate a far crescere l'efficienza economica del "sistema". Infatti, un più efficiente impiego delle risorse operative e una maggiore efficienza nelle comunicazioni terrestri e mobili migliorano la produttività aziendale agendo sui tempi di risposta del personale operativo.

La rimodulazione del piano ripropone sostanzialmente per il biennio 2008-2009 gli impegni previsti dal piano 2007-2009. Per alcuni programmi è stata effettuata una migliore redistribuzione temporale, a seguito di sopraggiunte variazioni di priorità. Si sottolineano in particolare:

- il potenziamento tecnologico dei sistemi ATM (45 M€);
- l'ammodernamento di sistemi di comunicazione aeroportuali (17M€);
- la prosecuzione del rinnovamento dei sistemi di navigazione (34 M€) e di sorveglianza (45M€);
- l'evoluzione della piattaforma ATM nazionale in ottica SESAR (25 M€);

- il potenziamento della centrale elettrica di Padova, l'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma ed altri interventi aeroportuali (37 M€);
- la realizzazione del nuovo Centro di Formazione dell'Academy di Forlì, nella prospettiva del potenziamento delle attività di formazione e di una completa integrazione con gli istituti di ricerca universitari locali (15 M€);
- il completamento della protezione dell'intero parco produttivo di ENAV e la realizzazione della sicurezza informatica delle reti-dati operative e gestionali (36 M€);
- l'acquisizione di due nuovi aerei per le attività di Radiomisure (16 M€);
- la realizzazione di una nuova architettura centrale e l'installazione di alcuni sistemi di supporto ai servizi di Information Technology (12 M€).

Per effetto della rimodulazione sono stati inseriti nel piano i seguenti nuovi interventi tecnologici e di sviluppo gestionale-infrastrutturale, in linea con gli obiettivi strategici aziendali:

- l'ammodernamento tecnologico delle torri di Cagliari e Brescia, l'adeguamento di sistemi di fallback, gli ampliamenti funzionali e l'ammodernamento di reti elaborative e consolle operative (33M€);
- il potenziamento della centrale elettrica di Brindisi e gli ammodernamenti infrastrutturali di impianti e torri aeroportuali (48 M€);
- l'estensione delle comunicazioni "data link" agli ACC di Padova e Brindisi e il potenziamento di comunicazioni e di registrazioni in fonia su vari aeroporti (25 M€);
- il potenziamento dei sistemi di progettazione delle procedure di volo e dei servizi di informazioni aeronautiche e lo sviluppo di una piattaforma per la progettazione di traiettorie e spazi aerei SESAR-oriented (25 M€);
- la prosecuzione dell'evoluzione tecnologica del sistema ATM nazionale (10 M€) e delle attività di sperimentazione preoperativa, nella prospettiva di SESAR (8 M€);
- l'acquisizione eventuale di un terzo aereo per le attività di Radiomisure (8);
- le evoluzioni funzionali di applicazioni gestionali e di business intelligence (16 M€) e la realizzazione del nuovo Centro di Elaborazione Dati della Sede di Via Salaria (3 M€);
- gli interventi di messa a norma in materia di sicurezza del lavoro (18 M€).

Gli interventi relativi alla costruzione e all'allestimento tecnologico delle nuove torri di Palermo (40 M€) e di Salerno Pontecagnano (20 M€) saranno effettuati solo a valle della concessione di finanziamenti regionali/europei.

D) LE RISORSE UMANE, LE RELAZIONI INDUSTRIALI E LA FORMAZIONE

1. Evoluzione delle consistenze del personale

Nel 2007 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 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 2007 si è attestato a 3.318 unità, con un incremento di 46 risorse rispetto a fine 2006.

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 *dal turn over* ed all'andamento del traffico.

Nell'ultima selezione - la cui fase è stata 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, vengono riportati i dati relativi alle consistenze di personale secondo varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio.

Consistenze

	31/12/2006	31/12/2007
Dirigenti	69	67
Quadri	309	333
Impiegati	2.894	2.918
Consistenza finale al 31 dicembre	3.272	3.318
Consistenza media	3.286	3.309

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

	31/12/2006	31/12/2007
Management e Coordinamento	378	400
Controllori Traffico Aereo	1.466	1.500
Esperti Assistenza al Volo	714	680
Operatori Servizio Meteo	32	33
Naviganti	22	22
Amministrativi	410	433
Tecnici	159	159
Personale Informatico	91	91
Consistenza finale al 31 dicembre	3.272	3.318

Organico ENAV – Consuntivo 2007

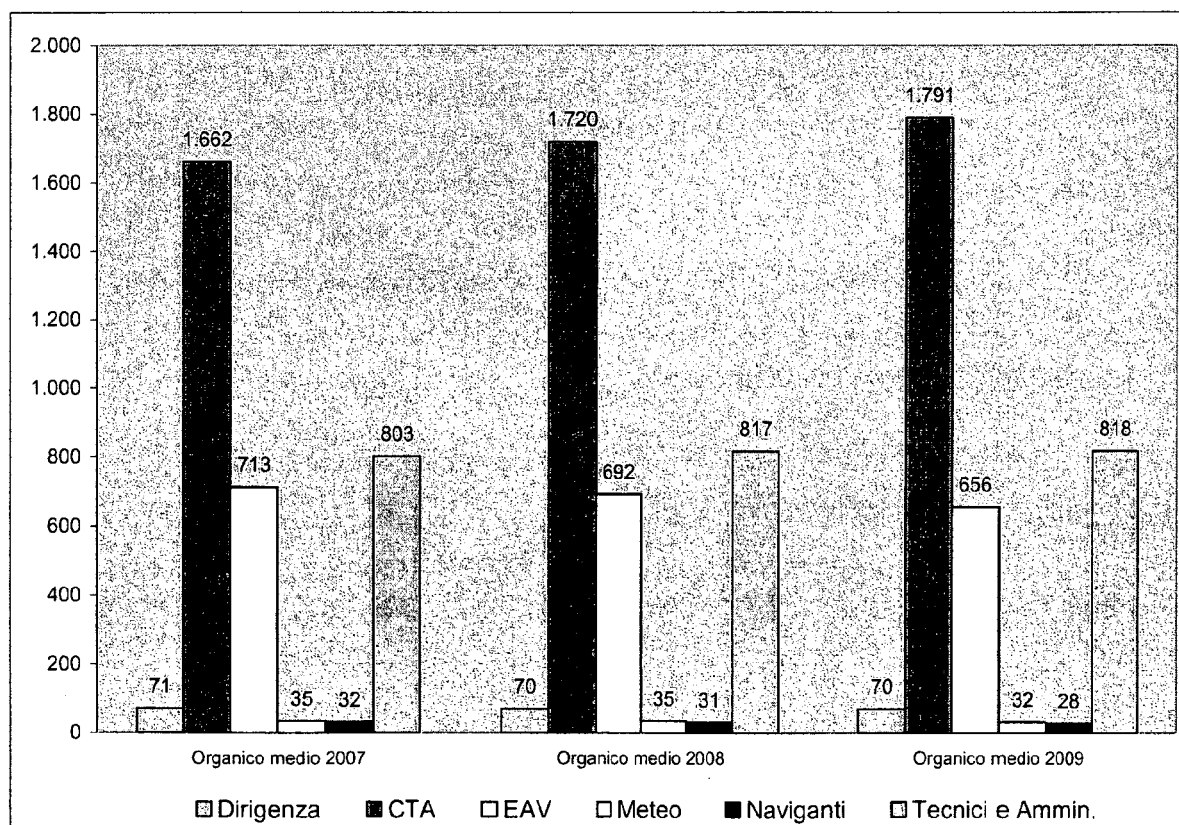
FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meleo		Nav		Tecn		Amm / Inf		Totale		TOT. Compl.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
PRESIDENTE												2		2	0	17
SEGRETERIA C.D.A.												6	3	6	3	
AUDIT	1											8	3	9	3	
Consuntivo 2007	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	6	17	6	396
AMMINISTRATORE DELEGATO	2									1		7	3	10	3	
ACADEMY	4	26	14	10	1	1	1			3	1	11	2	55	19	
AFFARI LEGALI	2											12	5	14	5	
AREA AMMINISTRATIVA	9			6	2					4	2	124	20	143	24	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					3	1	6	1	12	3	
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO												8	2	8	2	
QUALITA' AZIENDALE E ANALISI DI SETTORE	2	1										5	1	8	1	
RELAZIONI ESTERNE	5	1				1						21	4	28	4	
RISORSE UMANE	6	1								10	1	94	17	111	18	
SICUREZZA DEL LAVORO	1									4	1	2		7	1	2.905
Consuntivo 2007	32	29	14	18	4	2	1	0	0	25	6	290	55	396	80	
DIRETTORE GENERALE	1											2		3	0	
SAFETY/VALIDAZIONE E QUALITA' TECNICO-OPERATIVA	1	8	4							6	3	4		19	7	
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1			1								4	1	6	1	
AREA TECNICA	8	6								74	18	28	8	116	26	
AREA OPERATIVA	7	31	13	101	2	34	2	32	10	25	7	81	5	311	39	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	11	729	60	494	9					35	12	95	1	1.364	82	
OPERAZIONI DI ROTTA	5	875	87	81						43	3	82	2	1.086	92	
Consuntivo 2007	34	1.649	164	677	11	34	2	32	10	183	43	296	17	2.905	247	
Consuntivo 2007	67	1.678	178	695	15	36	3	32	10	208	49	602	78	3.318	333	3.318

Organico ENAV – Previsione 2008

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Nav		Tecn		Amm / Inf		Totale		TOT. Compl.
		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	
PRESIDENTE												2		2	0	
SEGRETERIA C.D.A.												6	3	6	3	
AUDIT	1											8	3	9	3	17
Budget 2008	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	6	17	6	
AMMINISTRATORE DELEGATO	2									1		7	3	10	3	
ACADEMY	4	26	14	10	1	1				3	1	11	2	55	19	
AFFARI LEGALI	2											12	5	14	5	
AREA AMMINISTRATIVA	9			6	2					4	2	125	21	144	25	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					4	1	6	1	13	3	403
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	1											8	2	9	2	
QUALITA' AZIENDALE E ANALISI DI SETTORE	2	1										6	1	9	1	
RELAZIONI ESTERNE	6	1				1						22	4	30	4	
RISORSE UMANE	6	1								10	1	95	18	112	19	
SICUREZZA DEL LAVORO	1									4	1	2		7	1	
Budget 2008	34	29	14	18	4	2	1	0	0	26	6	294	57	403	82	
DIRETTORE GENERALE	1											2		3	0	
SAFETY, VALIDAZIONE E QUALITA' TECNICO-OPERATIVA	1	8	4							6	3	4		19	7	
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1			1								4	1	6	1	
AREA TECNICA	8	6								78	19	28	8	120	27	2.948
AREA OPERATIVA	7	35	13	98	2	30	1	29	9	25	7	82	5	306	37	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	11	765	62	478	5					35	12	95	1	1.384	80	
OPERAZIONI DI ROTTA	5	905	90	75						43	3	82	2	1.110	95	
Budget 2008	34	1.719	169	652	7	30	1	29	9	187	44	297	17	2.948	247	
Budget 2008	69	1.748	183	670	11	32	2	29	9	213	50	607	80	3.368	335	

Dinamica degli organici

Profilo	2007				2008				2009			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
■ Dirigenza	5	7	71	67		1	70	69		1	70	69
■ CTA	125	62	1.662	1.678	110	40	1.720	1.748	80	65	1.791	1.795
■ EAV		30	713	695		25	692	670		30	656	658
■ Meteo	2	2	35	36		4	35	32	2		32	32
■ Naviganti		1	32	32		3	31	29		4	28	29
■ Tecnici e Ammin.	40	20	803	810	30	20	817	820	25	20	818	815
TOTALE	172	122	3.316	3.318	140	93	3.365	3.368	107	120	3.395	3.398



2. Il costo del personale

Il costo del lavoro 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.

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, e 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, gli effetti del traffico sono stati:

- 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 sopra evidenziato, ha influito, negli ultimi mesi dell'anno anche la consistente attività di formazione (corsi di inglese e addestramento operativo per i corsi radar regione);

- l'aumento del premio di risultato (+5 milioni rispetto al budget) per effetto delle maggiori Unità di Servizio utilizzata 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, ha utilizzato le risorse economiche a tal fine individuate e accantonate dai precedenti accordi ed ha consentito di ricomporre l'unitarietà del tavolo sindacale a fronte di ricadute economiche compatibili con la previsione del piano industriale.

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 stata quasi integralmente compensata 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.

Consuntivo costi del personale (migliaia di Euro)

DESCRIZIONE	Consuntivo 2006	Consuntivo 2007	DELTA 2007/2006
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	174.076,42	183.857,29	9.780,87
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	1.710,60	1.852,70	142,10
Disponibilit�	360,98	347,79	-13,19
Indennita' per trasferimenti	992,97	678,03	72,39
Indennita' per trasferimenti temporanei		387,33	
Permessi e RFS	65,60	148,87	83,27
Maggiorazioni per lavoro in turno	14.785,57	14.893,53	107,96
Festivit� coincidenti	1.237,64	747,56	-490,08
Altre indennita'	506,95	1.317,50	810,55
Compensi ore aggiuntive	21.327,56	27.230,23	5.902,67
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	1.583,22	1.513,16	-70,06
Premio di risultato non dirigente	14.480,00	20.374,58	5.894,58
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	1.611,14	1.096,04	-515,10
Missioni estere	223,94	137,28	-86,66
Missioni addestrative	780,63	63,37	-717,26
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accant. per RFS e ferie maturate e non godute	1.941,22	1.989,18	47,96
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	529,91	544,31	14,40
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale	3.920,12	3.906,58	-13,54
Oneri previdenziali ed assicurativi	69.218,76	73.464,47	6.328,07
Oneri previd. INAIL		2.082,36	
Contributi al fondo di previdenza complementare	3.963,88	3.912,89	-50,99
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	10.348,34	10.587,47	849,81
Accantonamento dirigenti TFR		610,68	
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			
Incentivo all'esodo	3.885,20	3.592,94	-292,26
Altri costi del personale	44,98	45,45	0,47
Borse di studio e rimborsi	1.933,51	1.629,20	-304,31
TOTALE	329.529,14	357.010,79	27.481,65

Il costo medio del personale risulta per il 2006 pari ad € 100.273, mentre per il 2007 risulta di € 107.887.

La retribuzione media, con esclusione degli oneri accessori e delle altre spese   passata da 71.884 euro per l'anno 2006 a 77.719 euro per l'anno 2007.

3. Il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro

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

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

Nella giornata del 24 giugno 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.

Sulla base di tale percorso, condiviso da tutte le organizzazioni sindacali, sono state congiuntamente individuate le materie oggetto di rinnovo ed avviato il necessario confronto.

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, si evidenzia anzitutto come l'impianto di rinnovo sia 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 di formazione, in modo particolare, per le categorie di 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'avvio delle relazioni industriali del 2007, pur se fortemente condizionato dal difficile avvio dell'anno, si è contraddistinto 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.

In particolare, il nuovo ordinamento non solo ha ristabilito coerenza nella progressione automatica nelle diverse classi stipendiali di ciascuna categoria, uniformando i trattamenti sui differenti impianti, ma ha ulteriormente incentivato il legame tra la crescita salariale e professionale e i valori meritocratici.

Nel corso dell'anno 2007, dopo un primo semestre in cui si sono registrate divergenze tra le parti, è stata così 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 mese di ottobre a conferma della rinnovata interlocuzione si è convenuto di avviare, in anticipo rispetto alla naturale scadenza del 31 dicembre 2007, la trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro concordando con lo stesso sindacato

sulla necessità di affrontare prioritariamente, rispetto alle altre tematiche, la definizione dell'orario di lavoro del personale operativo per il nuovo quadriennio (2008-2011).

Il confronto su tale materia ha caratterizzato la fase di avvio dei lavori ed è proseguito nel corso del 2008 - con la conclusione del CCNL già trattata al paragrafo precedente - con l'intento di rispondere in tempi immediati alla condivisa necessità di garantire e migliorare la sempre crescente domanda dei servizi di assistenza al traffico, l'efficienza e gli standard di sicurezza finora assicurati.

Il principale motivo di preoccupazione per ENAV riguarda proprio il fronte della contrattazione collettiva, notoriamente caratterizzato da rapporti problematici con le organizzazioni sindacali che tendono, spesso, 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 dei trasporti, risulta addirittura esasperata in ENAV, in cui la presenza di ben quattordici sigle sindacali firmatarie del C.C.N.L. rende sempre più difficoltosa la composizione di ogni vertenza, anche per l'impossibilità di trovare una sintesi tra le posizioni sindacali. Questa situazione patologica ha inoltre particolari conseguenze anche nel caso del cosiddetto "effetto annuncio" (attraverso la proclamazione dello sciopero e la sua repentina cancellazione, quando le cancellazioni dei voli operate dai vettori hanno già prodotto effetti irreparabili).

E comunque, dal 2003 ad oggi, ENAV ha molto investito in un nuovo modello di relazioni industriali in grado di superare le tensioni e la conflittualità del settore, improntato non più solo ai profili economici/contrattuali, ma anche e soprattutto al coinvolgimento del sindacato nelle strategie e negli obiettivi generali dell'impresa.

In questo quadro di nuove relazioni industriali, la società sta anche tentando di sviluppare importanti ed innovativi strumenti, quali un'intesa più articolata in tema di procedure di raffreddamento e conciliazione, l'istituzione del referendum consultivo obbligatorio per la proclamazione dello sciopero e dell'adesione preventiva allo stesso (con lo scopo di dimensionare i servizi garantiti e di ridurre i disagi per l'utenza derivanti dal solo "effetto annuncio" dello sciopero) e la previsione di forme alternative di azione sindacale quale lo sciopero "virtuale" (il lavoratore pur non astenendosi dal lavoro devolvrebbe la corrispondente retribuzione, maggiorata da un contributo dell'Azienda, ad un fondo destinato alla realizzazione di iniziative di progresso civile o per scopi di solidarietà sociale).

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 regole che prevedano ad esempio, alcuni degli strumenti già prospettati nel corso delle relazioni industriali (quali il rafforzamento delle procedure di raffreddamento, l'adesione preventiva allo sciopero, il referendum e lo sciopero virtuale).

5. La formazione e l'Academy di Forlì

Il Centro di Formazione Academy di Forlì rappresenta oggi una struttura specialistica di assoluta eccellenza, unica nel suo genere in Europa, apprezzata anche dai principali *service provider* internazionali.

Nel 2007 anche il NATS (National Air Traffic Services – il prestigioso fornitore dei servizi della navigazione aerea del Regno Unito, considerato il più importante provider europeo per il controllo del traffico aereo) ha avuto modo di apprezzare l'offerta formativa e l'elevato livello tecnologico dell'Academy di Forlì ed ha stipulato con ENAV un importante protocollo d'intesa per la cooperazione nel fondamentale settore della formazione e dell'addestramento.

A giugno 2008 ha preso avvio il 1° Corso di Avvicinamento Radar per controllori del traffico aereo stranieri, a riprova di come, a due anni dalla sua inaugurazione, Academy sia diventata una struttura riconosciuta a livello internazionale. Infatti, ENAV è stata scelta dal *service provider* polacco PANSA (Polish Air Navigation Services Agency) in occasione di un "Call for Proposal" a cui hanno partecipato diversi provider europei, per far formare i propri controllori di volo.

ENAV raggiunge così un altro dei suoi nuovi obiettivi, ovvero quello di utilizzare le proprie strutture anche per la formazione esterna dei professionisti del controllo del traffico aereo, sia a livello base che avanzato.

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 infatti 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.

Il Centro, inaugurato nel corso del 2006, ha definitivamente raggiunto nel 2007 la piena operatività: sono state infatti completate le attività di trasferimento e di adeguamento delle tecnologie presenti nella sede di Roma Via delle Rupicole.

La definitiva chiusura della sede di Roma ha comportato una riduzione significativa dei costi di esercizio.

Le ore di formazione erogate

Le ore di formazione complessivamente erogate durante il 2007 sono state 243.736, di cui 209.350 per formazione tecnico operativa, 16.080 per l'inglese operativo, 18.306 per la formazione manageriale e tecnico-amministrativa.

Si stabilizza quindi la quantità delle ore di formazione erogate da Academy che rappresenta un importante investimento per le Risorse Umane di ENAV.

Nello specifico, nel corso del 2007, sono state sviluppate le seguenti attività addestrative e formative:

ADDESTRAMENTO TECNICO-OPERATIVO

- Addestramento di Inserimento. Nella nuova Scuola di Forlì si sono diplomati 103 allievi, sono stati avviati ai corsi di inserimento 112 nuovi studenti e sono stati realizzati progetti formativi finalizzati all'utilizzo dei Simulatori Radar e Torre che hanno interessato altri 40 allievi (Pseudo-pilots).

- Addestramento di Specializzazione e Aggiornamento. Sono stati realizzati 2 corsi di specializzazione radar ACC per 40 allievi e 1 corso di specializzazione radar di aeroporto per 16 allievi. Sono stati attivati altri 4 corsi di specializzazione radar ACC per 62 allievi con conclusione marzo 2008. Sono stati effettuati corsi di specializzazione avanzata per un totale di 197 partecipanti e di formazione continua per circa 40 persone. Sono stati attivati nuovi percorsi formativi relativi alla valutazione della competenza.

- Lingua Inglese. È stata avviata l'attività di aggiornamento linguistico per tutti i Controllori di Volo con l'obiettivo finale di elevare lo standard qualitativo. Addestramento "on Site". Si tratta di un'attività svolta direttamente sugli impianti dal personale di Academy che ha interessato 86 Esperti di Assistenza al Volo.

- Addestramento di Inserimento per Meteorologi. È stata avviata l'attività formativa di base presso l'Aeronautica militare - Aeroporto Pratica di Mare per 5

studenti da avviare alla professione di Meteorologo (Previsore) nella Funzione Meteorologia.

FORMAZIONE MANAGERIALE E TECNICO AMMINISTRATIVA

- Nel 2007 sono state interessate oltre 1.000 persone, molte delle quali hanno svolto più di un intervento formativo.

- Complessivamente sono state erogate oltre 18.000 ore, con un costo complessivo pari a 315.000 €. Il risultato del contenimento del costo orario a circa 18 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 1000 questionari anonimi somministrati.

I costi

L'attività sopra descritta è stata realizzata con 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. Dall'analisi dei dati si possono desumere le seguenti considerazioni:

- la chiusura della sede di in Roma ha permesso di ottenere una riduzione del 20% sul fronte dei costi di esercizio, quantificabile in € 354.000;

- l'entrata a regime della Scuola di Forlì, in concomitanza con la dismissione della Scuola di Roma, ha permesso stabilizzare le risorse utilizzate dalla funzione Academy e di conseguire una riduzione dell'11% sul fronte dei costi del Personale, quantificabile in € 988.000;

- gli investimenti effettuati nel 2006 sulle tecnologie di simulazione, che hanno raggiunto nel 2007 l'aliquota piena di ammortamento, in aggiunta al completamento degli stessi, conclusosi nel 2007, hanno comportato un cospicuo aumento dei costi di ammortamento nell'ordine del 35% pari a € 960.000.

E) L'ATTIVITÀ NEGOZIALE

1. Il nuovo codice dei contratti pubblici e 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 163/2006), in ordine al quale ci si limita ad alcune sintetiche considerazioni.

a) Sul piano oggettivo, ENAV rientra nell'ambito di applicazione della disciplina sui 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).

b) Sul piano soggettivo, ENAV, impresa pubblica, rientra nell'ambito di applicazione della disciplina dei settori speciali.

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 a euro 5.278.000, per i primi e di importo pari o superiore a 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 nel 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 dall'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 2007 si è registrata, rispetto al passato e seguendo le indicazioni della Corte dei conti, una notevole inversione di tendenza con un maggiore ricorso alle gare (procedure ristrette, aperte, in economia e telematiche) e un rilevante utilizzo dello strumento dell'affidamento *in house*, grazie alla recente acquisizione della società Techno Sky, relativamente ad attività inerenti il core business aziendale. Entrambi questi fattori hanno portato ad una conseguente diminuzione delle procedure negoziate, in linea con i principi del D.Lgs 163 del 2006 e con le disposizioni del Regolamento interno.

TIPOLOGIA PROCEDURA	% Imponibile
Gara - Procedura Aperta/Procedura Ristretta	19,43%
Gara informale in economia	2,64%
Affidamento in House	23,89%
Accordo Quadro	6,48%
Procedura Negoziata Singola	47,33%
Convenzione CONSIP	0,15%
Gare elettroniche - e.market place	0,09%
TOTALE	100%

Nelle tabelle seguenti viene riportata la suddivisione tra gli acquisti effettuati dalla Sede Centrale e quelli effettuati dalle sedi decentrate

TIPOLOGIA PROCEDURA	% Imponibile
Gara - Procedura Aperta/Procedura Ristretta	19,74%
Gara informale in economia	1,96%
Affidamento in House	24,28%
Accordo Quadro	6,59%
Procedura Negoziata Singola	47,19%
Convenzione CONSIP	0,16%
Gare elettroniche - e.market place	0,09%
TOTALE	100%

TIPOLOGIA PROCEDURA	% Imponibile
Gara informale in economia	44,28%
Procedura Negoziata Singola	55,72%
TOTALE	100%

3. Altre attività svolte

Aggiornamento Procedure

Nel corso dell'anno sono inoltre state aggiornate e pubblicate le Procedure "Approvvigionamenti", "Acquisti Delegati di Sede", "Acquisti Delegati Strutture Territoriali" e "Commissioni" in linea con i cambiamenti del D.lgs. 163/2006 (Codice degli Appalti) e secondo gli standard della Qualità Aziendale.

Realizzazione Sistemi di Qualificazione

Tra le altre attività relative al processo degli approvvigionamenti svolte va evidenziata la realizzazione di un sistema di qualificazione dei fornitori per l'affidamento dei lavori su fabbricati e infrastrutture di pertinenza ENAV, e la predisposizione di un sistema di qualificazione professionisti (emanato nel marzo del 2008), volti alla definizione di elenchi di soggetti di comprovata idoneità, nell'ambito dei quali individuare i concorrenti alle singole procedure di affidamento.

L'istituzione di tali Sistemi consegue all'esercizio di una mera facoltà riconosciuta agli Enti aggiudicatori operanti nell'ambito dei settori speciali, ex art. 232 del D.lgs. 163/06.

L'obiettivo di tale attività è quello di definire criteri, attività, nonché gli strumenti necessari per la qualifica dei fornitori per classi di importo e categorie merceologiche con riferimento precipuo a quelle, tra queste, ritenute prioritarie.

La dotazione di un Sistema di Qualificazione si rende necessaria sotto un duplice profilo:

- in relazione al suo utilizzo, quale importante strumento manageriale ai fini dell'affidamento degli appalti e della gestione del fornitore, alla luce della normativa 163/06 in materia di Acquisti e Appalti;
- in relazione alla necessità di valutazione e gestione del fornitore previsti dalle normative di riferimento, quale snellimento della procedura di verifica e valutazione dei requisiti ordinari, economico-finanziari e tecnico organizzativi sottesi alla partecipazione del Soggetto alla gara.

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.

La società nasce dal conferimento, nell'ottobre 2006, in Vitrociset Sistemi S.r.l. (poi denominata Techno Sky S.r.l.) del ramo d'azienda di Vitrociset S.p.A. che per decenni ha curato le attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi di assistenza al volo italiani.

Nella precedente Relazione, la Corte ha esaminato il complesso ed articolato processo che ha interessato nei primi mesi del 2007 tutti i settori nevralgici della new company e che l'ha condotta ad evolvere in una società dotata di tutte le caratteristiche e le principali competenze organizzative, gestionali e logistiche proprie di un'azienda pubblica operante sul mercato con una riconosciuta identità.

Nella presente Relazione la Corte esamina i fatti che hanno condotto al consolidamento della *governance* societaria e, soprattutto, i risultati del primo periodo di gestione diretta da parte di ENAV della newco, rilevandone la positività, forse anche in termini più vantaggiosi rispetto a quelli precedentemente auspicati.

Ed in effetti, può fondatamente ritenersi che si stiano concretamente realizzando i vantaggi pianificati da ENAV prima dell'acquisizione, e cioè:

- l'incremento della regolarità e della sicurezza del traffico aereo attraverso la maggiore integrazione delle attività manutentive con le esigenze operative;
- l'inserimento, in ENAV, della capacità di governo e controllo anche per i processi logistici, completando così il presidio diretto di tutte le attività "core" del suo ciclo produttivo, al pari dei principali *competitors* europei;
- la possibilità di un impatto favorevole sui costi e per il contenimento delle tariffe attraverso: a) l'effettiva riduzione per ENAV dei costi esterni di manutenzione rispetto al passato; b) uno snellimento delle attività amministrative; c) una pianificazione congiunta e sistemica delle innovazioni tecnologiche ed organizzative dell'attività manutentiva; d) il raggiungimento di economie di scala

- a fronte dell'eccellenza operativa unica da offrire a soggetti nazionali (AMI, gestori aeroportuali, ecc.) e ad operatori nei paesi emergenti;
- il rafforzamento tecnico del ruolo di ENAV come *service provider* - in un contesto internazionale teso alla competitività - mettendo a disposizione della Controllante l'esperienza delle qualificate risorse confluite nel ramo (da sempre coinvolte in importanti progetti e commesse internazionali).

Nel corso del 2007, nel rispetto della *policy* di *governance* del ministero dell'economia e delle finanze per le società controllate ed anticipando gli stessi contenuti delle successive iniziative legislative in materia di riduzione dei costi degli organi delle società pubbliche:

- sono stati designati a far parte dell'organo consiliare tre soli componenti, esclusivamente scelti tra i dirigenti delle due società;
- il direttore generale di Techno Sky ha rinunciato ai compensi di amministratore delegato e gli altri due componenti, dirigenti della Capogruppo ENAV, riversano a quest'ultima l'intero compenso che ricevono da Techno Sky.

In tal modo è stato evitato ogni aggravio di costo all'utenza per effetto degli incarichi amministrativi conferiti infragruppo.

I compensi annui lordi di competenza dei membri del Collegio sindacale sono stati così determinati: 20.000 euro per il presidente e 15.000 euro per ciascuno dei Sindaci effettivi.

Nel rispetto delle nuove norme statutarie ed in coerenza con gli indirizzi della Controllante, dopo la nomina del collegio sindacale e del consiglio di amministrazione è stato progressivamente completato l'assetto organizzativo di Techno Sky attraverso l'affidamento dell'incarico relativo al controllo contabile ed ad una società di revisione di del bilancio, la nomina del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, l'istituzione dell'Organismo di Vigilanza e la costituzione della funzione Audit.

Si è provveduto, altresì, all'adozione del modello organizzativo per la prevenzione dei reati societari (di cui al decreto legislativo n. 231 del 2001) ed alla divulgazione del Codice Etico, redatto in coerenza con i nuovi profili pubblicistici della società.

Il nuovo Statuto della società (ispirato ai principi di *governance* della Controllante ed agli indirizzi del Dipartimento del tesoro del ministero dell'economia per le società partecipate) ha conferito a Techno Sky le caratteristiche di una società *in house*, caratteristiche che risultano rafforzate in considerazione della

normativa applicabile nei rapporti di direzione e coordinamento infragruppo, della sua stessa natura di società a responsabilità limitata unipersonale e della stipula con ENAV del Contratto di Servizio per la gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea.

Il Contratto di Servizio, stipulato per il biennio 2007-2008, al corrispettivo annuo di € 61 milioni, presenta caratteristiche decisamente innovative, nello spirito e nella lettera, rispetto ai precedenti analoghi rapporti contrattuali.

In particolare, il Contratto ha consentito non soltanto di porre le condizioni per migliorare le *performances* di funzionamento e di continuità dell'intera infrastruttura tecnologica dedicata alla sicurezza ed alla regolarità del traffico aereo, ma anche di ottenere rilevanti economie rispetto ai rapporti negoziali in precedenza conclusi (con notevoli risparmi di costi e con significativi ampliamenti del perimetro delle prestazioni oggetto di affidamento).

In quanto impresa pubblica, Techno Sky oggi rispetta le disposizioni del Codice dei Contratti Pubblici (decreto legislativo n. 163 del 2006) ed ha approvato il Regolamento per le attività negoziali emanato dalla Controllante.

In coerenza con la natura del rapporto di servizio "*in house*" esistente tra ENAV e Techno Sky, nel corso del 2007 sono state avviate diverse iniziative di coordinamento tra le due società, attraverso rapporti costanti tra le principali omologhe funzioni delle due società e la partecipazione del management di Techno Sky alle riunioni del comitato strategico di ENAV e del comitato di controllo sull'attività di Techno Sky (con funzione di controllo e monitoraggio sull'attuazione dei piani e dei contratti infragruppo, nonché di interfaccia, di analisi, di studio e di trasmissione di informazioni agli organi amministrativi). Il comitato tecnico di controllo costituisce, in particolare, un modello di raccordo tra il livello operativo (proprio delle strutture aziendali) e quello politico-decisionale (proprio dell'organo amministrativo della capogruppo), tipicamente competente in materia di pianificazione degli obiettivi e di attività di indirizzo e controllo.

A beneficio della concreta operatività aziendale di Techno Sky ed in conformità a quanto richiesto dalla normativa vigente, sono state inoltre rinnovate la certificazione di qualità UNI EN ISO 9001 per i servizi di logistica, la attestazione SOA, l'abilitazione rilasciata dall'autorità nazionale sicurezza (ANS) e le certificazioni ENAC per il Servizio Radiomisure (relative all'aeronavigabilità dell'aeromobile, alla licenza di lavoro aereo ed alla consolle radiomisure).

E' stato inoltre implementato ed attivato un autonomo sistema informativo completo del supporto ai processi di logistica dei sistemi ATC.

Nel 2007 è stata inoltre concretamente avviata l'integrazione dei processi operativi e gestionali tra ENAV e Techno Sky che ha assicurato la migliore *performance* dei sistemi e degli impianti. L'esercizio 2007 è risultato infatti caratterizzato da un miglioramento generalizzato in termini di qualità delle prestazioni e di efficienza, sia tecnica che economica.

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.

Il numero di avarie è risultato pari a 1925, contro le 2534 del 2006, con una riduzione quindi del 24%; si è verificata anche una riduzione del 25% del tempo medio di ripristino della singola avaria (da 320 minuti a 241 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.

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 una considerevole riduzione della situazione pregressa relativa al soddisfacimento di vecchie richieste di modifica ancora aperte, migliorando così i tempi di risposta (con diminuzione dei tempi di lavorazione). Ciò ha comportato un maggior rispetto dei tempi stimati di lavorazione e rilascio ed un complessivo miglioramento dell'efficienza delle lavorazioni, che ha portato a 36 giorni il valore medio di lavorazione per le modifiche software, contro i 144 del 2006. Sono state inoltre lavorate 623 modifiche software contro le 446 del 2006 (con un incremento del 40%).

È inoltre significativo che l'integrazione dei processi produttivi relativi ai servizi di diretta assistenza al volo con quelli di manutenzione degli impianti abbia consentito ad ENAV di migliorare le *performance* in termini di puntualità sia per la rotta che per il terminale. Come già rilevato, ENAV ha fatto registrare, nel 2007, una *performance* di eccellenza per la rotta con soli 7.763 minuti di ritardo, rispetto ai 22.889 minuti del 2006 (con una riduzione del 66%); anche a livello

aeroportuale è risultato confermato il trend positivo con una riduzione di circa il 6% dei ritardi con causale "ATC equipment".

In definitiva, Techno Sky con i suoi oltre 770 dipendenti, di cui circa 600 ingegneri e tecnici di elevata specializzazione, e con tutte le competenze gestionali e logistiche proprie di un'azienda pubblica operante sul mercato, si pone oggi nei confronti di ENAV, a livello centrale, come interlocutore principale per le problematiche tecniche di tipo strategico e, in ambito territoriale, come soggetto operativo per la manutenzione ed il funzionamento dei sistemi e degli impianti di assistenza al volo.

Ed importante è risultato nel 2007 l'impulso fornito, attraverso il notevole incremento delle ore di formazione, alla valorizzazione di quella che è la principale risorsa di Techno Sky, cioè il know how e la professionalità del personale aziendale.

Nel corso del 2007 si sono svolti oltre 50 corsi di carattere tecnico, per un totale di più di 8.000 ore ed oltre 40 corsi di formazione professionale, per un totale di circa 7.000 ore. A questi devono aggiungersi i corsi in materia di qualità, di sicurezza sul lavoro (3.000 ore) e di prevenzione dei reati (D.Lgs. 231/2001).

Eguale buoni si presentano, poi, i complessivi risultati economici che evidenziano globalmente risparmi per la controllante ENAV di circa 20 milioni di euro annui rispetto ai costi precedentemente sostenuti allorché il servizio era affidato in outsourcing.

Il bilancio al 31 dicembre 2007 ha presentato un utile d'esercizio di 38.000 euro ed un valore della produzione pari a 68,2 milioni di Euro. Il patrimonio netto di Techno Sky si attesta a 3,1 milioni di Euro. In considerazione del primo anno di attività della società e del *cost recovery* alla base del contratto di servizio, i risultati economici conseguiti sono da ritenersi positivi.

I ricavi del periodo, coerentemente con la natura *in house* della società, si riferiscono infatti in misura quasi esclusiva 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. Altre prestazioni erogate nel periodo si riferiscono ad attività di assistenza tecnica e radiomisure svolte anche per clienti diversi da ENAV.

Per quanto in particolare concerne i clienti terzi, si segnalano diverse attività promozionali e di offerta. In particolare, sono stati avviati rapporti commerciali con i primari costruttori, nazionali ed esteri, di sistemi operativi e tecnologie ATC, con l'Aeronautica militare e con alcune società di gestione aeroportuale, anche alla luce

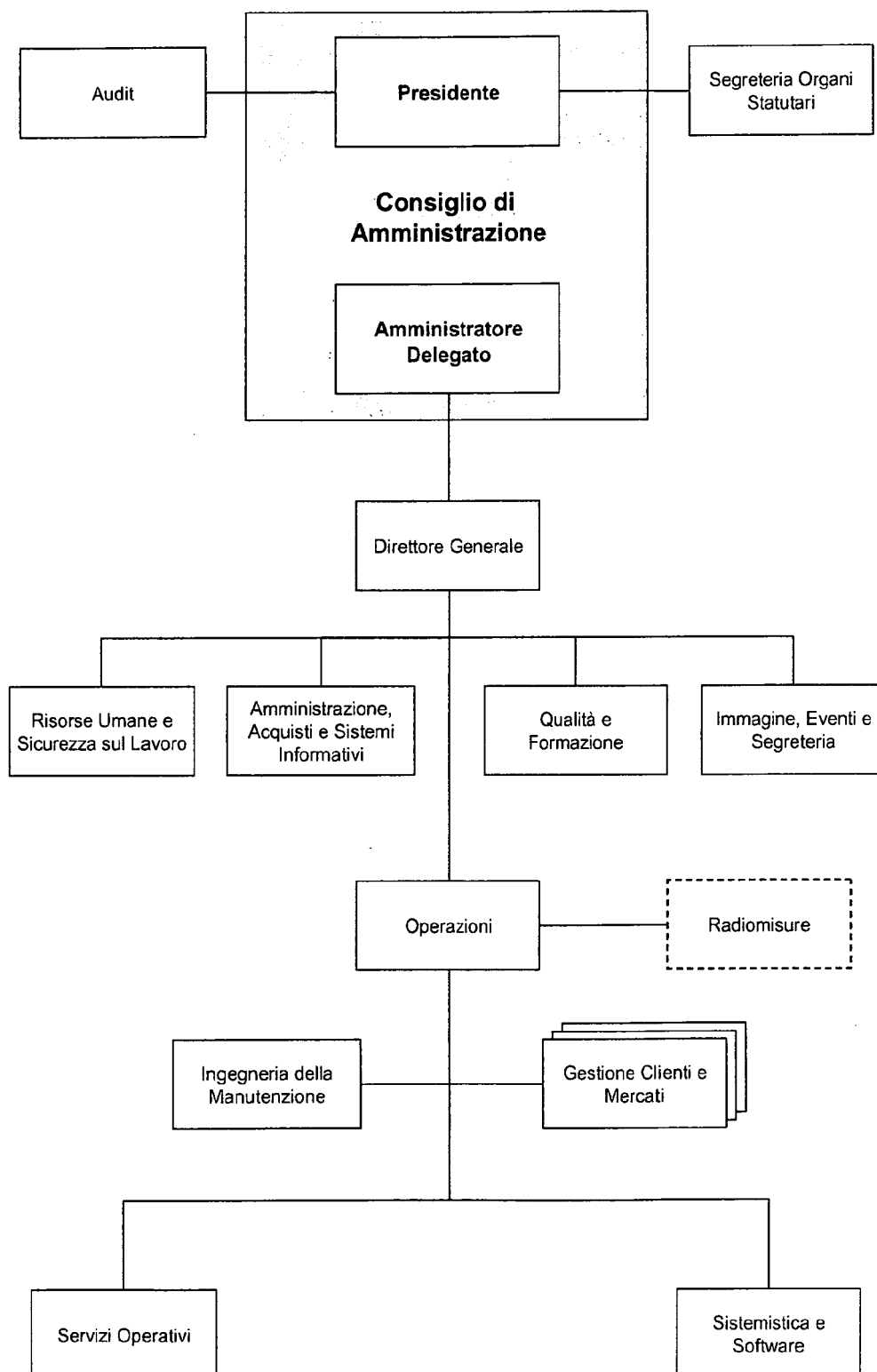
degli obiettivi ipotizzati, per il medio periodo, di incremento dell'attività verso terzi, pur nei limiti consentiti dalla legislazione vigente.

Di particolare rilievo nei primi mesi dell'anno 2008 risulta l'approvazione del piano industriale 2008 – 2010, finalizzato a conseguire gli obiettivi posti sin dall'origine da ENAV a fondamento dell'acquisizione della newco e che sarà revisionato ed aggiornato in coerenza con le decisioni strategiche della Controllante.

Tra gli obiettivi primari si ricordano il miglioramento della qualità del servizio di gestione e manutenzione degli impianti di assistenza al volo e la riduzione del relativo costo per ENAV; obiettivi strettamente connessi alla sicurezza ed all'economicità del servizio di controllo del traffico aereo, a beneficio del Sistema-Paese e del Passeggero.

La nuova macrostruttura è una articolazione su due livelli organizzativi, con responsabilità distinte ma collegate, vale a dire un livello di governance e di messa a disposizione delle risorse (livello amministratore delegato/consiglio di amministrazione) e un livello esecutivo finalizzato alla realizzazione della strategia aziendale.

Si riporta nella figura seguente la nuova macrostruttura di Techno Sky.



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 € 1.032.913,76 è stato versato:

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

Al 31 Dicembre 2007 nel SICTA, oltre al direttore generale, operano 36 risorse di cui:

- 30 impiegati dipendenti del Consorzio con contratti a tempo determinato;
- 6 impiegati con contratto a tempo determinato.

Delle 36 risorse, 28 sono laureate, 3 sono in possesso di "laurea breve", 5 sono diplomate.

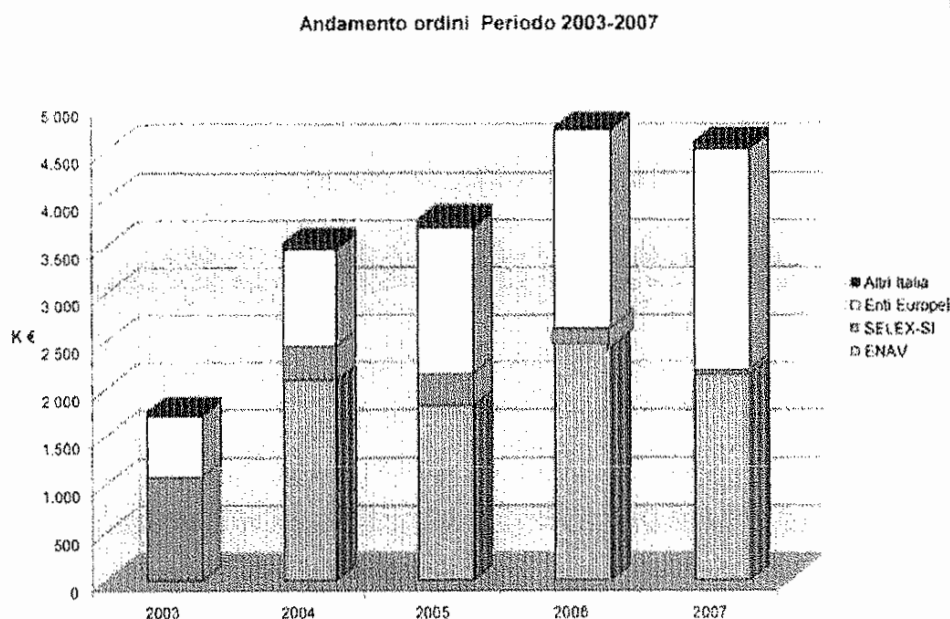
La missione del SICTA è quella di:

- contribuire alla definizione delle scelte tecniche delle consorziate, tenendo conto della standardizzazione ed interoperabilità dei sistemi perseguita dalla Commissione Europea;
- partecipare con la comunità tecnico/scientifica italiana ed europea, allo sviluppo di progetti innovativi per il miglioramento delle prestazioni dei sistemi ATM e della sicurezza del trasporto aereo.

Nel periodo 2003-2007 il Consorzio ha acquisito ordini per un totale pari a 18.382 milioni di €, valore ripartito (in tabella) per anno e per cliente.

	2003	2004	2005	2006	2007	totali
ENAV	0	2.078	1.822	2.472	2.146	8.518
SELEX-SI	1.073	370	333	156	51	1.983
Enti Europei	634	1.011	1.528	2.081	2.311	7.565
Altri Italia	49	68	92	30	77	316
Totali	1.756	3.527	3.775	4.739	4.585	18.382

Significativi sono gli ordini ricevuti da Enti Europei (Commissione Europea ed Eurocontrol), in quanto indicatori della crescente affermazione del Consorzio nel contesto Europeo.



Il bilancio 2007 si è chiuso con un avanzo di gestione pari a € 23.268,00 derivante da un risultato prima delle imposte di € 135.487,00.

Il bilancio è stato certificato dalla società di revisione.

Fatti rilevanti che hanno caratterizzato l'esercizio 2007 sono:

- un sostanziale pareggio di bilancio, previsto da statuto per un Consorzio senza scopo di lucro;
- un aumento dei ricavi di circa il 26%, dovuto principalmente ad un forte incremento delle attività svolte per Eurocontrol e per la Commissione Europea, passate da € 636.953 del 2006 ad € 1.676.978 nel 2007; i ricavi su attività per ENAV hanno avuto un incremento di circa € 300.000. L'aumento del fatturato da € 2.266.040 del 2006 ad € 2.968.881 del 2007 è dovuto all'abbattimento dei lavori in corso (circa € 400.000);
- un aumento dei costi di produzione rispetto all'anno 2006 pari a circa il 26% dovuti essenzialmente all'incremento dei costi per i servizi (convenzioni, prestazioni esterne, subforniture) passati da € 1.228.689 nel 2006 ad € 1.909.252 del 2007.

Il lieve aumento del costo del personale, da € 1.646.241 nel 2006 ad € 1.725.854 nel 2007, è essenzialmente attribuibile all'incremento di una risorsa.

PAGINA BIANCA

III – L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2007

A - I risultati del bilancio civilistico 2007

STATO PATRIMONIALE

euro

ATTIVO		31.12.2007	31.12.2006
A)	CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
	TOTALE A)	0	0
B)	IMMOBILIZZAZIONI		
I	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	12.330.750	7.791.405
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	45.478.828	28.105.894
7)	altre	4.647.288	485.716
	Totale I)	62.456.866	36.383.015
II	<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
1)	terreni e fabbricati	151.216.765	144.429.876
2)	impianti e macchinario	433.767.512	398.680.759
3)	attrezzature industriali e commerciali	130.956.575	117.851.268
4)	altri beni	39.802.115	76.548.842
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	259.733.690	254.143.799
	Totale II)	1.015.476.657	991.654.544
III	<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	114.531.981	112.951.981
d)	altre imprese	118.182	118.182
	Totale III)	114.650.163	113.070.163
	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI B)	1.192.583.686	1.141.107.722
C)	ATTIVO CIRCOLANTE		
I	<i>Rimanenze</i>		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	65.351.828	62.802.777
	Totale I)	65.351.828	62.802.777
II	<i>Crediti</i>		
1)	verso clienti		
esigibili entro i 12 mesi	472.827.689	351.534.331	
2)	verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	8.086.380	476.308	
4 bis)	crediti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	97.557.220	22.673.228	
esigibili oltre i 12 mesi	113.442.008	167.088.218	
4 ter)	imposte anticipate		
esigibili entro i 12 mesi	9.329.986	9.471.128	
5)	verso altri		
esigibili entro i 12 mesi	3.180.070	4.980.584	
6)	per Balance Eurocontrol		
esigibili oltre i 12 mesi	0	1.113.029	
	Totale II)	704.423.353	557.336.826
III	<i>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>		
4)	altre partecipazioni	0	0
6)	altri titoli	40.782.554	46.054.297
	Totale III)	40.782.554	46.054.297
IV	<i>Disponibilità liquide</i>		
1)	depositi bancari e postali	6.022.434	15.749.218
3)	denaro e valori in cassa	11.184	0
	Totale IV)	6.033.618	15.749.218
	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE C)	816.591.353	681.943.118
D)	RATEI E RISCONTI		
	TOTALE D)	73.022	219.997
	TOTALE ATTIVO	2.009.248.061	1.823.270.837

STATO PATRIMONIALE

euro

PASSIVO		31.12.2007	31.12.2006
A)	PATRIMONIO NETTO		
I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV	Riserva legale	537.1736	3.736.464
VII	Altre riserve		
	- Riserva ex leg. 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	Utile (perdite) portati a nuovo	31.070.152	0
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	15.036.970	32.705.423
	TOTALE PATRIMONIO NETTO A)	1.235.188.818	1.220.151.847
B)	FONDI PER RISCHI ED ONERI		
2)	Fondo imposte anche di ritenute	18.390.382	480.381
3)	altri	53.969.342	57.239.107
	TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI B)	72.349.724	57.719.488
C)	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	44.625.256	46.205.681
D)	DEBITI		
4)	debiti verso banche		
	esigibili entro i 12 mesi	221.412.675	80.000.000
6)	acconti		
	esigibili entro i 12 mesi	63.400.134	55.909.419
7)	debiti verso fornitori		
	esigibili entro i 12 mesi	136.021.918	132.160.423
9)	debiti verso imprese controllate		
	esigibili entro i 12 mesi	13.779.293	4.638.790
12)	debiti tributari		
	esigibili entro i 12 mesi	9.295.953	8.962.601
13)	debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
	esigibili entro i 12 mesi	23.515.383	21.552.649
14)	altri debiti		
	esigibili entro i 12 mesi	44.544.421	65.056.103
15)	debiti Banca Eurocontrol		
	esigibili entro i 12 mesi	2.598.675	
	esigibili oltre i 12 mesi	5.326.457	2.598.676
	TOTALE DEBITI D)	519.894.909	370.878.661
E)	RATEI E RISCONTI	137.189.354	128.315.160
	TOTALE E)	137.189.354	128.315.160
	TOTALE PASSIVO	2.009.248.061	1.823.270.837
	CONTI D'ORDINE		
	- Beni Immobili Trasferiti	1	1
	- Fidejussioni	89.620.467	71.121.248

CONTO ECONOMICO		euro			
		31.12.2007		31.12.2006	
A)	VALORE DELLA PRODUZIONE				
1)	<i>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>				
a)	Ricavi delle prestazioni	690.472.688		665.099.930	
b)	Rettifiche tariffe per Balance dell'esercizio	(9.541.331)		(10.072.962)	
c)	Variazioni per balance	4.214.874		7.474.286	
d)	Utilizzo balance anno n-2	(1.113.029)		(14.888.042)	
e)	Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	0	684.033.202	25.893.941	673.507.153
4)	<i>Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</i>		2.063.911		1.549.333
5)	<i>Altri ricavi e proventi</i>				
a)	Altri ricavi e proventi	20.235.792		18.239.747	
b)	Contributi in conto esercizio	30.000.000	50.235.792	30.000.000	48.239.747
	TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE A)		736.332.905		723.296.233
B)	COSTI DELLA PRODUZIONE				
6)	<i>Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci</i>		(6.416.867)		(7.600.319)
7)	<i>Per servizi</i>		(193.745.241)		(206.263.325)
8)	<i>Per godimento di beni di terzi</i>		(4.447.000)		(4.136.499)
9)	<i>Per il personale:</i>				
a)	Salari e stipendi	(256.634.437)		(235.684.445)	
b)	Oneri sociali	(80.004.024)		(73.712.546)	
c)	Trattamento di fine rapporto	(1.198.150)		(10.348.339)	
e)	Altri costi	(9.174.174)	(357.010.785)	(9.783.805)	(329.529.135)
10)	<i>Ammortamenti e svalutazioni</i>				
a)	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(10.876.911)		(4.368.720)	
b)	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(106.724.333)		(101.387.884)	
c)	Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		(152.497)	
d)	Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(1.608.691)	(119.209.935)	(1.260.355)	(107.169.456)
11)	<i>Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>		2.549.051		5.178.698
12)	<i>Accantonamenti per rischi</i>		(550.000)		(1.549.500)
13)	<i>Altri accantonamenti</i>		0		0
14)	<i>Oneri diversi di gestione</i>		(1.484.936)		(1.567.094)
	TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE B)		(680.315.713)		(652.636.630)
	DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		56.017.192		70.659.603
C)	PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15)	<i>Proventi da partecipazioni</i>		88		299.631
16)	<i>Altri proventi finanziari</i>				
c)	titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	2.774.964		5.516.993	
d)	proventi diversi dai precedenti	6.149.048	8.924.012	5.109.010	10.626.003
17)	<i>Interessi e altri oneri finanziari</i>		(10.831.629)		(3.566.074)
17-bis)	<i>Utili e perdite su cambi</i>		15.303		(218.800)
	TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI C)		(1.892.226)		7.140.760
D)	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18)	<i>Rivalutazioni</i>		189.881		0
19)	<i>Svalutazioni</i>				
a)	di partecipazioni	0		0	
c)	titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	(37.741)	(37.741)
	TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE D)		189.881		(37.741)
E)	PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20)	<i>Proventi</i>		3.380.449		6.720.420
21)	<i>Oneri</i>				
a)	imposte relative a esercizi precedenti	(296.613)		(430.162)	
b)	altri oneri	(7.035.985)	(7.332.598)	(16.811.469)	(17.241.631)
	TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI E)		(3.952.149)		(10.521.211)
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		50.362.698		67.241.411
22)	<i>Imposte sul reddito dell'esercizio</i>				
	imposte correnti	(17.274.586)		(36.727.028)	
	imposte differite	(17.910.001)		4.050.658	
	imposte anticipate	(141.141)	(35.325.728)	(1.859.618)	(34.535.988)
23)	<i>Utile (Perdita) dell'esercizio</i>		15.036.970		32.705.423

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

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; non si è quindi reso necessario stabilizzare la tariffa di rotta mediante l'utilizzo del relativo fondo.

(in migliaia di euro)

	2007	2006	Variazioni
<i>Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni</i>	684.033	673.507	10.526
<i>Altri ricavi</i>	52.300	49.789	2.511
Totale valore della produzione	736.333	723.296	13.037
<i>Costi del personale</i>	357.011	329.529	27.482
<i>Costi esterni</i>	203.545	214.389	(10.844)
<i>Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti</i>	119.760	108.719	11.041
Totale costi della produzione	680.316	652.637	27.679
Reddito della produzione	56.017	70.659	(14.642)
<i>Proventi (oneri) finanziari</i>	(1.892)	7.141	(9.033)
<i>Rettifiche di valore attività finan.rie</i>	190	(38)	228
<i>Proventi (oneri) straordinari</i>	(3.952)	(10.521)	6.569
Risultato ante imposte	50.363	67.241	(16.878)
<i>Imposte correnti, anticipate e differite</i>	(35.326)	(34.536)	(790)
Utile (perdita) d'esercizio	15.037	32.705	(17.668)

Il **Valore della Produzione** al 31 dicembre 2007, ammonta a 736,3 milioni di Euro con un incremento di circa 13,0 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Tale incremento è dovuto all'effetto combinato di alcune cause quali:

- l'aumento dei ricavi di rotta in seguito all'aumento del traffico che ha registrato un +7,1 % in termini di UDS;
- il lieve decremento dei ricavi di terminale, pur in presenza di un incremento del traffico che si attesta a un +8,1 % in termini di UDS, dovuto sia al minor valore unitario della tariffa pari a 2,01 nel 2007 (2,23 Euro nel 2006) sia alla riduzione dei voli internazionali (-4,1%) che incidono a tariffa piena;
- la minor incidenza del Balance n-2 che risulta pari a -1,1 milioni di Euro rispetto a -14,9 milioni di Euro dello stesso nel 2006.

I **Costi della Produzione** presentano complessivamente un incremento pari a 27,7 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il costo del personale è passato da 329,5 del 2006 a 357,0 milioni di Euro del 2007 (+27,5 milioni di Euro).

In particolare, l'aumento del costo del lavoro è essenzialmente determinato:

- dall'incremento delle poste variabili della retribuzione per 11,2 milioni di Euro ed in particolare delle voci quali il premio di risultato, i compensi per le ore aggiuntive e le altre indennità (differimento ferie), strettamente correlate ai consistenti e non previsti incrementi di traffico registrati nel corso del 2007;
- dall'incremento fisiologico di alcune voci stipendiali fisse +2,4% (pari a 4,15 milioni di Euro), dovuto all'aumento dell'organico soprattutto operativo (+30 unità rispetto al 2006) ed agli avanzamenti di parametro in conformità al vecchio e nuovo ordinamento professionale;
- da un importo di 5,6 milioni di Euro erogati, a titolo di *una tantum*, come riconoscimento della mancata attuazione del nuovo ordinamento che sarebbe dovuto decorrere dal gennaio 2004;
- dall'incremento per 6,3 milioni di Euro per i conseguenti oneri previdenziali e assicurativi come effetto dei punti sopra descritti.

I costi esterni evidenziano, invece, un decremento di oltre il 5% (da 214,4 milioni di Euro del 2006 a 203,5 milioni di Euro, -10,8 milioni di Euro) soprattutto connessi alla riduzione dei costi di manutenzione, primo effetto positivo dell'integrazione con la controllata Techno Sky.

I **Proventi e oneri finanziari** si attestano a -1,9 milioni di Euro, in seguito all'incidenza degli interessi passivi connessi alle esposizioni bancarie.

Dati patrimoniali

(in migliaia di euro)

	2007	2006	Variazioni
Immobilizzazioni			
<i>Imm. Immateriali</i>	62.457	36.383	26.074
<i>Imm. Materiali</i>	1.015.477	991.655	23.822
<i>Imm. Finanziarie</i>	114.650	113.070	1.580
(A) Totale attività immobilizzate	1.192.584	1.141.108	51.476
Capitale d'esercizio			
<i>Rimanenze di magazzino</i>	65.352	62.803	2.550
<i>Crediti ed altre attività</i>	704.496	557.557	146.939
<i>Debiti</i>	(298.482)	(290.879)	(7.603)
<i>Fondi per rischi ed oneri</i>	(72.350)	(57.719)	(14.631)
<i>Altre passività</i>	(137.189)	(128.315)	(8.874)
(B) Totale capitale d'esercizio	261.827	143.447	118.380
(C) Capitale investito dedotte le passività (A+B)	1.454.411	1.284.555	169.856
(D) Trattamento di Fine Rapporto	44.625	46.206	(1.581)
Capitale investito dedotte le passività ed il TFR (C-D)	1.409.786	1.238.349	171.437
<i>Coperto da:</i>			
<i>Patrimonio netto</i>	1.235.189	1.220.152	15.037
Indebitamento finanziario netto a breve (disponibilità monetarie nette)			
<i>Debiti verso banche a breve</i>	221.413	80.000	141.413
<i>Attività finanziarie non imm.te</i>	(40.782)	(46.054)	5.272
<i>Disponibilità liquide</i>	(6.034)	(15.749)	9.715
Posizione finanziaria netta	174.597	18.197	156.400

Il **capitale investito dedotte le passività ed il TFR**, che si attesta a 1.409 milioni di Euro, si è incrementato di 171,4 milioni di Euro. Tale incremento è dovuto essenzialmente a:

- maggiori attività immobilizzate per 51,5 milioni di Euro, in seguito sia all'avanzamento dei programmi di investimento che all'aumento del capitale sociale di Techno Sky sottoscritto nel 2007;

aumento del capitale d'esercizio per 118 milioni di Euro dovuto principalmente a:

- maggiori crediti verso lo Stato per servizi resi e l'Iva (con tale incremento i crediti complessivi al netto delle quote AMI per anticipazione ammontano a fine 2007 a circa 500 milioni di Euro);
- incremento dei debiti di natura commerciale (+7,6 milioni di Euro);
- azzeramento del "debito verso l'azionista per dividendi" in seguito al pagamento, nel mese di marzo 2007, del dividendo deliberato dall'Assemblea ordinaria per il bilancio d'esercizio 2004;
- aumento dei fondi per rischi ed oneri (+14,6 milioni di Euro), relativi al Fondo imposte differite.

Come effetto di tali variazioni, il capitale investito si attesta a 1.409 milioni di Euro ed è coperto in massima parte dal capitale proprio (1.235 milioni di Euro) e per la parte residua da capitale di terzi (174 milioni di Euro).

Nelle variazioni di patrimonio netto c'è da segnalare che nell'Assemblea ordinaria di approvazione del bilancio di esercizio 2006 del 20 aprile 2007 è stato deliberato di destinare l'utile di esercizio (32.705 mgl/euro), per 1.635 migliaia di euro a riserva legale e di riportare a riserva per utili a nuovo il restante importo di 31.070 migliaia di euro.

Anche l'Assemblea del 7 maggio 2008, di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2007, ha deliberato di destinare l'utile d'esercizio (15.037 mgl/euro) oltre che a riserva legale (752 migliaia di euro) a riserva per utili a nuovo per il restante importo di 14.285 migliaia di euro.

Dati finanziari*(in migliaia di euro)*

Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2006 - (Debiti)/Disponibilità liquide		(18.197)
Risultato dell'esercizio	15.037	
Ammortamenti delle immobilizzazioni	117.601	
Accantonamento TFR netto utilizzi	(1.580)	
Autofinanziamento del periodo		131.058
Incremento immobilizzazioni immateriali	(36.951)	
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(130.546)	
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	(1.580)	
		(169.077)
Variazione del capitale circolante netto:		
Decremento /(Incremento) dei crediti e ratei e risconti attivi	(149.489)	
Incremento/(Decremento) dei debiti, fondi rischi e ratei e risconti	31.108	
		(118.381)
Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2007- (Debiti)/Disponibilità liquide		(174.597)

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.

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 far ricorso al capitale di terzi per la copertura della parte rimanente del fabbisogno, in attesa dell'incasso dei crediti verso lo Stato pari a circa 500 milioni di euro comprensivi del credito IVA.

B – Il bilancio consolidato

Nel 2007 la Società ha redatto il primo 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.

Il bilancio consolidato mostra un utile di esercizio di 5.334 migliaia di Euro ed un patrimonio netto di 1.225.486 migliaia di Euro.

Essendo il primo anno di redazione del bilancio consolidato, i prospetti di Stato Patrimoniale e Conto Economico non riportano i saldi comparativi dell'esercizio precedente in quanto la Società si è avvalsa di tale facoltà prevista dal principio contabile OIC n.17.

Principali dati economici e patrimoniali

Il risultato d'esercizio consolidato 2007, chiude con un utile ante imposte di 43,9 milioni di Euro che, detratte le imposte, evidenzia un utile d'esercizio consolidato di oltre 5 milioni di Euro. La differenza tra il risultato civilistico ed il risultato consolidato è principalmente ascrivibile all'ammortamento dell'avviamento, (che avviene in un periodo di dieci anni), emerso in sede di acquisto e che trova giustificazione nei benefici economici futuri individuati in perizie redatte al momento dell'acquisizione e sostanzialmente confermate dai risultati conseguiti nel 2007.

Data la marginale rilevanza delle variazioni conseguenti il processo di consolidamento, in nota integrativa sono stati commentati i saldi consolidati che hanno evidenziato variazioni significative rispetto ai saldi di bilancio d'esercizio di ENAV di cui una delle poste è l'avviamento sopra riportato e la rilevazione, in coerenza con il principio contabile internazionale IAS 17, del leasing finanziario dell'aeromobile CESSNA 650 CITATION VI effettuato da Techno Sky.

Nelle seguenti tabelle vengono riportati i dati patrimoniali ed economici del bilancio consolidato al 31 dicembre 2007 (importi in Euro):

Stato Patrimoniale Consolidato

euro

ATTIVO		31.12.2007
A)	CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0
	TOTALE A)	0
B)	IMMOBILIZZAZIONI	
I	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	
1)	costi d'impianto e di ampliamento	2.037
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	12.854.567
4)	concessioni, licenze, marchi e diritti simili	
5-bis)	differenza da consolidamento	99.729.158
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	45.843.530
7)	altre	5.736.582
	Totale I)	164.165.874
II	<i>Immobilizzazioni materiali</i>	
1)	terreni e fabbricati	151.216.765
2)	impianti e macchinario	433.878.608
3)	attrezzature industriali e commerciali	130.997.430
4)	altri beni	45.335.745
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	259.933.434
	Totale II)	1.021.361.982
III	<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>	
1)	partecipazioni in:	
a)	imprese controllate	861.996
d)	altre imprese	118.182
2)	crediti:	
d)	verso altri	
	oltre l'esercizio	22.513.232
	Totale III)	23.493.410
	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI B)	1.209.021.266
C)	ATTIVO CIRCOLANTE	
I	<i>Rimanenze</i>	
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	65.763.659
	Totale I)	65.763.659
II	<i>Crediti</i>	
1)	verso clienti	
	esigibili entro i 12 mesi	476.147.345
2)	verso imprese controllate	
	esigibili entro i 12 mesi	180.290
4 bis)	crediti tributari	
	esigibili entro i 12 mesi	101.550.899
	esigibili oltre i 12 mesi	113.442.009
4 ter)	imposte anticipate	
	esigibili entro i 12 mesi	9.387.670
5)	verso altri	
	esigibili entro i 12 mesi	3.710.832
	Totale II)	704.419.045
III	<i>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>	
6)	altri titoli	40.782.554
	Totale III)	40.782.554
IV	<i>Disponibilità liquide</i>	
1)	depositi bancari e postali	7.633.513
3)	denaro e valori in cassa	44.470
	Totale IV)	7.677.983
	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE C)	818.643.241
D)	RATEI E RISCONTI	124.986
	TOTALE D)	124.986
	TOTALE ATTIVO	2.027.789.493

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

Conto Economico Consolidato		euro	
		31.12.2007	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) <i>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>			
a) Ricavi delle prestazioni	693.442.761		
b) Rettifiche tariffe per Balance dell'esercizio	(9.541.331)		
c) Variazioni per balance	4.214.874		
d) Utilizzo balance anno n-2	(1.113.029)		687.003.275
4) <i>Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</i>			3.335.257
5) <i>Altri ricavi e proventi</i>			
a) Altri ricavi e proventi	20.694.273		
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000		50.694.273
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE A)			741.032.805
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) <i>Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci</i>			(6.878.741)
7) <i>Per servizi</i>			(148.607.802)
8) <i>Per godimento di beni di terzi</i>			(5.695.589)
9) <i>Per il personale:</i>			
a) Salari e stipendi	(287.747.574)		
b) Oneri sociali	(89.503.156)		
c) Trattamento di fine rapporto	(14.141.803)		
e) Altri costi	(9.399.253)		(400.791.786)
10) <i>Ammortamenti e svalutazioni</i>			
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(22.438.373)		
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(107.849.207)		
c) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità	(1.608.691)		(131.896.271)
11) <i>Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>			2.537.282
12) <i>Accantonamenti per rischi</i>			(550.000)
14) <i>Oneri diversi di gestione</i>			(1.665.271)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE B)			(693.548.178)
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)			47.484.627
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) <i>Proventi da partecipazioni</i>			88
16) <i>Altri proventi finanziari</i>			
a) Crediti iscritti nelle immobilizzazioni	963.242		
c) Titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	2.774.964		
d) Proventi diversi dai precedenti	6.096.516		9.834.722
17) <i>Interessi e altri oneri finanziari</i>			(11.135.136)
17-bis) <i>Utili e perdite su cambi</i>			15.775
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI C)			(1.284.551)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
18) <i>Rivalutazioni</i>			
a) di partecipazioni	157.096		
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	189.881		346.977
19) <i>Svalutazioni</i>			
a) di partecipazioni			0
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE D)			346.977
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) <i>Proventi</i>			4.684.591
21) <i>Oneri</i>			
a) imposte relative a esercizi precedenti	(296.613)		
b) altri oneri	(7.036.959)		(7.333.572)
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI E)			(2.648.981)
Risultato prima delle imposte			43.898.072
22) <i>Imposte sul reddito dell'esercizio</i>			
Imposte correnti	(20.003.031)		
Imposte differite	(18.477.325)		
Imposte anticipate	(83.456)		(38.563.812)
23) <i>Utile (Perdita) dell'esercizio</i>			5.334.260
Risultato di esercizio di terzi			0
Risultato di esercizio di gruppo			5.334.260

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

Produttività

Prendendo come riferimento l'indicatore di produttività "Costo Unitario del Prodotto\Servizio" (CUP), che è il principale indicatore di riferimento di Eurocontrol per la misurazione delle performance economico/produttive dei *service provider* europei, i dati consuntivi dell'esercizio 2007, evidenziano un recupero di produttività del 2,7% rispetto al 2006.

Come in precedenza evidenziato, tale indicatore è stato fortemente sostenuto da Eurocontrol.

In coerenza anche con quanto indicato dalla PRU, ENAV ha quindi utilizzato l'indicatore C.U.P. come riferimento di performance per l'anno 2007, così come previsto nel piano industriale 2006-2008 ed in quello 2008-2012.

Budget

La cornice di Budget 2007 per i costi esterni e del personale (504,2 mln di euro) conferma sostanzialmente la cornice riportata nel piano strategico.

Il livello dei costi è stato allineato al livello di traffico atteso per il 2007, che ad ottobre 2006, momento di formulazione del budget, prevedeva un aumento del 2,4% per la rotta e del 3,5% per il terminale.

Invece, l'eccezionale incremento di traffico avuto nel 2007 (7,1% per la rotta e 8,1% per il terminale, in termini di unità di servizio - UdS) ha richiesto, nel corso dell'anno, l'adeguamento dei valori di budget, non nella componente dei costi esterni, dove sono state avviate azioni gestionali mirate al contenimento dei costi, ma nelle componenti variabili del costo del personale, quali le ore operative aggiuntive e il premio di risultato, strettamente connesse all'aumento del traffico.

Nel corso del 2007, si è inoltre ulteriormente consolidata la "centralità" del budget nel controllo quali-quantitativo delle variabili di costo dell'Azienda. In particolare, anche quest'anno sono stati attribuiti al *management* 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 Terminale

ENAV ha adottato nel periodo 2003-2007 una politica di consistente riduzione delle tariffe applicate ai vettori, con particolare accentuazione sulla tariffa di Terminale. Specificamente, la tariffa unitaria di Terminale (monetaria) è diminuita da 3,14 € del 2003 a 2,01 € del 2007 (con una riduzione del 36% circa). La tariffa unitaria di Rotta (monetaria) è diminuita da 67,99 € del 2003 a 67,50 € nel 2007 (con una riduzione del 0,7%). I dati esposti non considerano l'inflazione, altrimenti la riduzione sarebbe stata maggiore.

Analizzando i risultati raggiunti nel 2007, è da evidenziare che nell'esercizio non si è reso necessario stabilizzare la tariffa di Rotta mediante l'utilizzo del relativo fondo, in quanto la tariffa determinata a consuntivo è risultata inferiore rispetto a quella preventivata. In tal senso, va ricordato che nel Budget 2007 era prevista una stima di utilizzo del fondo pari a 14,3 mln di €. Per quanto riguarda la tariffa di Terminale è importante rilevare che, nel confronto con il 2006, diminuisce di circa il 10%, passando da 2,23 € del 2006 a 2,01 € del 2007.

Tale riduzione viene ulteriormente confermata nel 2008 con una tariffa di Rotta di 66,91 € e una tariffa di Terminale di 1,96€.

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 importante ricordare che l'azione di contenimento tariffario e incremento di efficienza ha trovato, nel 2006 e nel 2007, 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, in cui IATA, la principale delle associazioni internazionali dei vettori, 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 dovuta principalmente alla drammatica scalata del prezzo del carburante. 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, il costo complessivo per il servizio di assistenza al volo in Italia nel 2007 è risultato essere più economico del 17,3% rispetto alla Germania, del 27,1% rispetto alla Francia, del 29,7% rispetto al Regno Unito e del 34,3% rispetto alla Spagna.

Controllo di Gestione

Nel corso dell'esercizio sono state aggiornate le procedure gestionali che interessano il controllo di gestione per renderle coerenti con il sistema qualità definito per il conseguimento dalla certificazione ISO 9001:2000.

In particolare sono state aggiornate le procedure di definizione del budget aziendale e di gestione delle variazioni al budget economico dovute a richieste di trasferimento fondi e di extra budget. E' stato inoltre aggiornato il "manuale della qualità" inserendo uno specifico paragrafo che illustra il processo di definizione del piano industriale aziendale.

Parallelamente allo sviluppo delle procedure è proseguito il miglioramento del Sistema Informativo Gestionale, strumento necessario per consentire l'attività di controllo della gestione.

In particolare:

- è stato affinato il modello informatizzato per supportare le simulazioni del costo del personale per la definizione degli scenari del piano industriale;
- è terminato il progetto che aveva l'obiettivo di adeguare ed estendere le funzionalità del sistema informativo aziendale nelle Aree amministrativa e gestionale, relativamente ai processi di gestione dei cespiti e dei progetti d'investimento ad essi collegati, delle commesse di vendita e dei progetti di ricerca e sviluppo;
- coerentemente con lo sviluppo del sistema informativo aziendale, sono proseguiti l'analisi e l'implementazione del "*Tableau de Bord*", che ha visto l'implementazione della prima componente, la gestione del traffico aereo (unità di servizio, numero voli, distanza media, etc.), attraverso l'utilizzo di una specifica piattaforma.

La contabilità analitica

ENAV ha sviluppato un articolato sistema di contabilità analitica, come richiesto anche dalla 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). Tale legge prevede infatti per ENAV l'obbligo 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.

A titolo volontario, il prospetto di conto economico separato era già stato sottoposto a certificazione per l'esercizio 2005, mentre per il 2006 è stata ottenuta la certificazione come previsto dalla sopracitata legge. Coerentemente con quanto avvenuto negli anni precedenti, si è concluso positivamente anche il processo di revisione contabile e di certificazione per il 2007.

Il sistema di contabilità analitica consente la rilevazione degli andamenti economici (costi/ricavi) per Centro di Responsabilità e per commesse di vendita e la loro successiva allocazione ai Servizi erogati, siano essi quelli regolamentati, afferenti cioè all'attività istituzionale di assistenza al volo in Rotta e di Terminale, che quelli non regolamentati relativi ad attività rilevanti non riferibili a quella istituzionale. I costi infrastrutturali (comuni) sono attribuiti ai Servizi, sia regolamentati che non, attraverso l'utilizzo di appropriati "cost driver".

Il sistema di contabilità analitica permette di conseguire i seguenti principali obiettivi istituzionali e gestionali:

- la quadratura dei risultati della contabilità analitica con il bilancio di esercizio 2007;
- 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;
 - 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

Il periodo di adeguamento conseguente all'adozione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo dell'ENAV, avvenuta con delibera del consiglio di amministrazione del 27 maggio 2004, si è definito con l'introduzione di misure organizzative utili a dare concretezza sostanziale al Modello stesso.

La conoscenza delle regole avviene con un livello di comunicazione interna efficace e a cui tutti possono avere accesso dalla propria postazione di lavoro.

La formazione del personale sui temi trattati dal Decreto Lgs. 231/01 deve essere mantenuta costante ed adeguata allo sviluppo normativo per illustrare le ragioni di opportunità, oltre che giuridiche, che ispirano le regole e la loro portata concreta.

L'attività svolta

Trasformazione dell'Organismo di Vigilanza da monocratico a collegiale

Sulla scorta dell'estensiva interpretazione fornita nelle Linee Guida di Confindustria, degli studi di ricerca dell'Associazione Italiana Internal Auditors (AIIA), nonché del recente orientamento giurisprudenziale e della prassi societaria predominante, con delibera del 28 novembre 2006, il consiglio di amministrazione di ENAV ha nominato un nuovo organismo di vigilanza a composizione collegiale, in sostituzione del precedente a composizione monocratica, con la partecipazione di due professionisti esterni dotati di specifiche competenze giuridiche/economiche e di un componente aziendale.

Tale organo collegiale, al termine di una valutazione complessiva della struttura organizzativa e delle procedure aziendali adottate, in un'ottica di concreto funzionamento del Modello Organizzativo ex D.Lgs 231/01, ha segnalato l'esigenza di procedere ad una costante attività di riesame del Modello stesso.

L'indicazione fornita dall'organismo di vigilanza, oltre ad estrinsecare uno dei primari compiti di tale Organo aziendale, trova fondamento nella necessità di garantire nel tempo al Modello un'effettiva capacità di prevenire la commissione di reati, considerato che:

- il suo ultimo aggiornamento risale al 7 luglio 2005;
nel frattempo sono intervenute modifiche normative che hanno ampliato il novero dei reati-presupposto da cui può derivare la responsabilità amministrativa degli Enti, tra cui:

- la legge 16.3.2006, n. 146, di Ratifica ed esecuzione della Convenzione e dei Protocolli delle Nazioni Unite contro il crimine organizzato transnazionale, adottati dall'Assemblea generale il 15 novembre 2000 ed il 31 maggio 2001;
- la legge 3.8.2007 n. 123 che all'art. 9 ha introdotto, quali nuove fattispecie di reati rilevanti ai sensi del D.lgs. 231/2001, l'*"omicidio colposo e lesioni colpose gravi o gravissime, commessi con violazione delle norme antinfortunistiche e sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro"*.

Attuazione del sistema di monitoraggio e reportistica ex D.Leg. 231/01

Nel rispetto degli adempimenti previsti dalla normativa in tema di obblighi di informazione nei confronti dell'organismo di vigilanza (cfr. secondo comma, lettera d) dell'art. 6 del D.Lgs. 231/01), anche nel 2007 si è mantenuto attivo un sistema di monitoraggio e reportistica caratterizzato da tre tipologie di flussi informativi:

1. flussi informativi dall'organismo di vigilanza al vertice aziendale, al fine di tenere informati gli organi societari in merito ad eventuali situazioni gravi o straordinarie, quali ipotesi di violazione dei principi del Modello;
2. flussi informativi di carattere generale ed obbligatorio da parte delle Funzioni aziendali e di tutti i dipendenti ENAV verso l'organismo di vigilanza;
3. 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. 231/2001

Nel 2007 sono stati effettuati alcuni interventi finalizzati a verificare l'effettività del Modello, che si sostanzia nella verifica tra la coerenza dei comportamenti concreti posti in essere ed il Modello istituito. In particolare sono stati analizzati e verificati i seguenti processi:

1. attività svolta da ENAV finalizzata all'ottenimento della licenza di lavoro aereo;
2. attività di gestione e controllo delle risorse finanziarie;

3. gestione dei finanziamenti e contributi europei erogati ad ENAV finalizzati alla realizzazione dei progetti di ricerca e sviluppo.

In linea generale, dette analisi hanno consentito di verificare il rispetto dei principi di separatezza delle funzioni e dei compiti all'interno di un medesimo processo, la definizione formale dei poteri attribuiti alle singole funzioni aziendali, la presenza di adeguati punti di controllo posti in essere dal responsabile sull'operato dei dipendenti, nonché la presenza di documentazione utile a consentire la tracciabilità delle singole attività.

Parimenti è stata suggerita, in alcuni casi, la necessità di adottare specifiche procedure dirette a formalizzare le attività svolte come prassi nell'ambito dei singoli processi analizzati.

B) L'internal auditing

Premessa

Nel corso del 2007 è stato sviluppato il piano di Audit annuale, approvato dal consiglio di amministrazione nella seduta del 25 Gennaio 2007.

Il piano è stato elaborato tenendo conto del duplice ruolo svolto in ENAV dalla funzione Audit:

- quello di *assurance*, che ricomprende tutte le attività utili al miglioramento della qualità delle decisioni e dell'informativa aziendale;
- quello di consulenza, che va oltre il tradizionale controllo di conformità, assumendo un ruolo attivo volto al miglioramento dei processi di *Governance*, con una particolare attenzione al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza.

La suddetta articolazione dell'attività di Audit è in linea con le raccomandazioni internazionali emanate dal *Board of Directors dell'Institute of Internal Auditors*, ed è stata condivisa dalla CONSOB e dall'Associazione Italiana *Internal Auditors*.

Il piano è stato sviluppato anche sulla base di specifiche indicazioni del vertice aziendale.

L'attività svolta

L'attività svolta nel 2007 ha riguardato i seguenti interventi:

- Analisi amministrativo/contabili

1. Verifica della corretta pianificazione e gestione dei flussi relativi alle risorse finanziarie.

L'audit, analizzando un campione di tipologie di ricavo e di costi di esercizio e spese per investimenti che generano flussi di entrata e di uscita, ha finalizzato l'obiettivo di verificare le modalità di gestione di tali flussi e le procedure seguite per la loro rappresentazione in bilancio;

2. verifica (sulla base delle procedure amministrative vigenti) della corretta gestione contabile dei finanziamenti e contributi erogati ad ENAV Spa e finalizzati alla realizzazione di progetti di ricerca e sviluppo.

L'attività di verifica (svolta in coordinamento con la Funzione Operazioni Organismo di Vigilanza) ha analizzato un campione di finanziamenti relativi a programmi di ricerca e sviluppo, in corso di esecuzione, con l'intento di tracciare l'iter procedurale contabile, individuare i specifici punti di controllo e verificarne la corretta applicazione;

3. audit finalizzato alla verifica delle attività svolte per la formazione del bilancio, con particolare riguardo alla gestione, valutazione ed utilizzo dei flussi di dati provenienti da elaborazioni extra contabili.

Sono state identificate le categorie patrimoniali ed economiche maggiormente significative in termini di produzione di dati di natura extra-contabile per le quali sono state valutate le modalità di elaborazione dei relativi flussi e la loro successiva rappresentazione in bilancio. L'analisi ha messo in luce le modalità di gestione del magazzino ENAV, la conseguente valorizzazione economica, nonché il trattamento contabile di tale posta, in sede di formazione del bilancio;

4. audit sul corretto inserimento nel sistema contabile dell'ordine di acquisto (ODA) relativamente all'attività negoziale posta in essere dalla Sede Centrale e dalle Strutture Territoriali nel secondo semestre 2006.

L'audit ha fatto seguito ad una analoga attività svolta nel 2006, con riferimento all'attività negoziale relativa nel primo semestre 2006, per la quale si erano evidenziate alcune criticità sia di ordine amministrativo che con riferimento alle prescrizioni indicate nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo. Per il 2007, la verifica è stata effettuata con riferimento all'attività negoziale svolta nel periodo Luglio 2006- Marzo 2007.

- Attività di consulenza e follow-up

L'attività svolta nel 2007 ha riguardato:

1. Consulenza relativa al progetto aziendale di adeguamento del sistema informativo e delle procedure relativi agli approvvigionamenti.

Lo scopo dell'audit è stato quello di fornire un supporto di natura consulenziale al "Gruppo di Lavoro" (composto da personale dell'Area Amministrativa e da esperti di una società esterna), istituito al fine di ridisegnare le procedure amministrative relative agli approvvigionamenti.

2. Follow-up sugli aspetti emersi e le raccomandazioni formulate dalla funzione audit nel corso del 2006 con riferimento agli approvvigionamenti

L'obiettivo dell'intervento è stato quello di riscontrare se le funzioni interessate, sulla scorta delle raccomandazioni formulate negli audit svolti nel 2005-2006, abbiano intrapreso le necessarie azioni correttive tese a riorganizzazione e razionalizzazione, nell'ambito del processo relativo alle attività di approvvigionamento di ENAV.

3. Follow-up relativo alla vicenda delle missioni aziendali

L'intervento è stato finalizzato alla valutazione dell'adeguatezza e della rispondenza della nuova procedura di gestione delle missioni aziendali (Procedura GETRAS) rispetto allo schema di massima suggerito dalla Funzione Audit ed alle altre osservazioni emerse, nonché la corretta ed efficace applicazione delle disposizioni contenute nella procedura GETRAS attraverso test di conformità (*compliance test*).

Ulteriori procedure di audit/attività svolte non previste nel piano 2007:

- audit sul sistema organizzativo dell'attività di training svolta dalla Scuola di Formazione Academy di Forlì;
- partecipazione al gruppo di lavoro relativo all'adeguamento delle procedure amministrativo-contabili in seguito alla nomina del Dirigente Preposto;
- integrazione analisi per Contratti finanziati da PON-T/FESR;
- follow-up relativo all'audit sul rilascio dei permessi ai sensi dell'art. 33 della L. 104/92;
- follow-up relativo all'audit sulla fornitura di un sistema SMCGS presso gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa e di due sistemi A-SMCGS presso gli aeroporti di Torino Caselle e Venezia Tesserà;
- follow-up relativo all'audit sulla "Runway Incursion" del 22 settembre 2004 presso l'aeroporto di Milano Malpensa;

- follow-up relativo all'audit sul contratto Prot. av/uan/4001.149/150 del 16/11/2000 riguardo al progetto strutturale della nuova sala operativa di Milano Linate;
- audit sulla realizzazione del "piano radar".

Risultati dell'attività di audit

A fronte delle evidenze emerse da ciascuno degli interventi svolti nel 2007, la funzione Audit ha individuato specifiche linee d'azione volte a migliorare l'efficienza di alcuni ambiti dell'attività aziendale. In particolare, è stato suggerito:

- di elaborare procedure strutturate che definiscano in modo puntuale i compiti e le responsabilità di ciascun soggetto coinvolto nel processo;

tale esigenza è risultata evidente in tutti i processi interessati da una gestione complessa in quanto svolta da più soggetti per i quali è indispensabile operare in condizioni di certezza. A tal fine è necessario garantire la presenza di punti di controllo il cui rispetto determina il corretto svolgersi del processo.

In tale ottica è utile segnalare come in ambito contabile siano state formalizzate, ad ausilio dei compiti del Dirigente Preposto alla redazione delle scritture contabili, quattro importanti procedure (Ricavi, Costo del Personale, Gestione Cespiti, Chiusure contabili).

A maggior completamento del quadro delineato appare opportuno prevedere l'elaborazione di ulteriori procedure tese a regolamentare formalmente la gestione tanto del magazzino ENAV che dei finanziamenti europei finalizzati alla ricerca e sviluppo, così come evidenziato negli specifici audit svolti;

- di monitorare costantemente il rispetto delle procedure vigenti da parte del personale interessato alla loro applicazione;

appare indispensabile, in particolare nelle procedure operative, monitorare l'effettiva applicazione di quanto disciplinato, nonché prevedere un regolare aggiornamento ed adeguamento delle stesse soprattutto al verificarsi di modificazioni normative.

Tale attività è stata svolta con riferimento alle citate procedure contabili mediante l'utilizzo di specifici test, appositamente elaborati.

- un più efficace coordinamento tra funzioni coinvolte in un medesimo processo;

l'analisi di alcuni processi ha evidenziato punti di debolezza costituiti da un non sempre accurato coordinamento tra funzioni come conseguenza della mancata adozione di specifiche procedure disciplinanti in modo chiaro ruoli e competenze.

C) Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Attività del Dirigente Preposto

Per la prima volta quest'anno il bilancio dell'ENAV è stato sottoposto all'attestazione - secondo quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4 del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 - da parte del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili e societari.

Va ricordato che il Dirigente Preposto si inserisce nel sistema dei controlli interni della Società al fine soprattutto di ridurre ad un livello ragionevolmente accettabile i rischi connessi all'informativa contabile societaria. In particolare i compiti allo stesso assegnati sono i seguenti:

- predisposizione di adeguate procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e, ove previsto, del bilancio consolidato;
- attestazione, allegata al bilancio di esercizio e, ove previsto, al bilancio consolidato, dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure di cui al precedente punto, nonché della corrispondenza di questi alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e della loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

Nell'ambito dell'attività di predisposizione di adeguate procedure amministrative-contabili, sono stati costituiti appositi gruppi di lavoro, composti dai dirigenti delle funzioni aziendali interessate e da rappresentanti dagli stessi designati. A partire dal mese di giugno 2007, è stata avviata l'attività di monitoraggio dei processi e di elaborazione delle corrispondenti procedure.

In tale ambito è stato seguito il seguente approccio metodologico:

- mappatura delle procedure esistenti;
- identificazione delle voci di bilancio più significative e dei relativi processi che contribuiscono alla loro formazione;

- descrizione dei processi sottostanti e valutazione del sistema di controllo esistente a livello di processo
- adeguamento delle procedure esistenti e redazione di nuove procedure.

In esito all'attività in parola sono state redatte le seguenti procedure:

- ricavi;
- costo del personale;
- gestione cespiti;
- chiusure contabili per la redazione del bilancio.

Nei primi tre mesi dell'anno 2008, con l'ausilio dell'Audit interno ed il supporto metodologico della società di revisione, sono state svolte delle specifiche verifiche per accertare la corretta esecuzione delle attività e dei controlli descritti nelle procedure.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

1. È 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.

La *governance* societaria è stata improntata agli indirizzi dell'azionista, ad un'organizzazione aziendale resa, nel corso dell'anno, più snella ed efficiente e certificata da DNV e da ENAC per la sua qualità ed idoneità alla fornitura dei servizi della navigazione aerea nel Cielo Unico Europeo, ad una proficua integrazione con la controllata Techno Sky.

L'ENAV ha potuto così non solo aumentare la propria capacità produttiva (con un incremento di 128.000 voli rispetto al volato dell'anno precedente, pari a +8,21%) supportando e gestendo la crescente domanda di traffico dello scorso anno, ma ha saputo altresì centrare il primato europeo della puntualità e della qualità dei servizi, raggiungendo l'eccellente valore di 12 secondi medi di ritardo per volo assistito e migliorando del 22% il già ottimo risultato di 17 secondi del 2006. Il tutto, 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.

Vanno sottolineate le numerose richieste dall'estero di cooperazione e gli attestati di stima pervenuti alla società. Vanno ricordati: l'affidamento in gestione ad ENAV, da parte di Eurocontrol, di importanti flussi di traffico aereo provenienti dall'area parigina verso Grecia, Turchia, Medio Oriente (e viceversa) che normalmente attraversano l'Austria e i Balcani; l'aggiudicazione dell'importante gara internazionale (indetta da Eurocontrol) per definire e sperimentare, mediante tecniche di simulazione in tempo reale, efficaci soluzioni di gestione degli spazi aerei di avvicinamento agli aeroporti in vista del forte incremento di traffico previsto per i prossimi anni; la nomina del dirigente di ENAV responsabile dell'area operativa a presidente dell'Operation Coordination Group di Eurocontrol (organo consultivo dell'organizzazione di 38 paesi responsabile del network europeo della

gestione del traffico aereo); gli accordi internazionali di cooperazione stipulati con gli omologhi britannico (NATS) e francese (DNA); il ruolo di leadership assunto dalla società italiana nei principali programmi di ricerca e di investimento europei (quali Blue Med e Sesar); la scelta del Centro ENAV Academy di Forlì – struttura d'eccellenza unica nel suo genere in Europa – ad opera del *service provider* polacco PANSA (Polish Air Navigation Services Agency), per le finalità di formazione dei propri controllori del traffico aereo.

Più rafforzata appare oggi la posizione di ENAV nei confronti dei principali *competitors* europei a seguito dell'acquisizione di Techno Sky s.r.l. e dell'integrazione dell'attività operativa di ENAV con l'attività manutentiva svolta dalla società controllata.

I buoni risultati di *performance* conseguiti da Techno Sky nel 2007, infatti, testimoniano come, con il conseguimento da parte di ENAV del presidio diretto delle attività di gestione e di manutenzione degli impianti, sia stato raggiunto un risultato che consente oggi ad ENAV di garantire, in linea con i migliori standard internazionali, la qualità e la sicurezza dei propri servizi e di presentarsi sul mercato internazionale con un'offerta, sull'attività *core business*, più ampia e completa.

Al recente favorevole giudizio della Corte in precedenza sempre critica in merito alle precedenti gestioni in *outsourcing* delle attività in questione, si sono aggiunte le analoghe valutazioni positive effettuate al riguardo dalle competenti commissioni parlamentari, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall'Autorità Garante della Concorrenza e dei Mercati e dall'ente di certificazione internazionale DNV (in occasione del rilascio ad ENAV della certificazione di Qualità). A conferma della valenza dell'operazione vanno considerate le consistenti riduzioni di costi a beneficio di ENAV; vi sono inoltre i risultati dell'attività di Techno Sky, in termini sia di incremento di qualità dei servizi che di risparmi da ENAV conseguiti nel 2007.

L'integrazione dei processi operativi e gestionali tra ENAV e Techno Sky ha già assicurato ottimi *risultati* dei sistemi e degli impianti, evidenziando un miglioramento generalizzato dei servizi resi da Techno Sky ad ENAV, in termini di qualità delle prestazioni e di efficienza tecnica ed economica. In particolare, i dati di *performance* e la qualità dei servizi risultano in sensibile miglioramento rispetto al 2006, così come emerge dalla consistente riduzione, rispetto all'anno precedente, sia del numero di avarie (1925, contro le 2534 del 2006, con una riduzione quindi del 24%) sia dei tempi medi di ripristino (da 320 minuti a 241

minuti, con una riduzione del 25%). Anche il risultato tecnico nella manutenzione software dei sistemi ATC ha denotato 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 pervenire ad una considerevole riduzione della situazione pregressa relativa al soddisfacimento di vecchie richieste di modifica ancora aperte, migliorando così i tempi di risposta (con diminuzione dei tempi di lavorazione). Ciò ha comportato un maggior rispetto dei tempi stimati di lavorazione ed un complessivo miglioramento dell'efficienza che ha portato a 36 giorni il valore medio di lavorazione per le modifiche software, contro i 144 del 2006. Sono state inoltre effettuate 623 modifiche software, contro le 446 del 2006 (con un incremento del 40%).

In definitiva, l'integrazione dei processi produttivi relativi ai servizi di diretta assistenza al volo con quelli di manutenzione degli impianti ha consentito ad ENAV di migliorare i risultati in termini di puntualità e di *continuità* sia per la rotta che per il terminale. ENAV, nel 2007, ha fatto registrare una *performance* di eccellenza per la rotta con soli 7.763 minuti di ritardo, rispetto ai 22.889 minuti del 2006 (con una riduzione del 66%); anche a livello aeroportuale è risultato confermato il trend positivo con una riduzione di circa il 6% dei ritardi con causale "ATC equipment".

Egualemente significativi si presentano, infine, i complessivi risultati economici della diretta gestione di Techno Sky da parte di ENAV, che evidenziano per la controllante risparmi complessivi per circa 20 milioni di euro annui rispetto ai costi precedentemente sostenuti.

Ecco perché, all'esito del primo anno di vita della new company controllata da ENAV, può fondatamente ritenersi che si stiano concretamente realizzando i vantaggi pianificati da ENAV prima dell'acquisizione, e cioè:

- l'incremento della regolarità e della sicurezza del traffico aereo attraverso la maggiore integrazione delle attività manutentive con le esigenze operative;
- l'inserimento, in ENAV, della capacità di governo e controllo anche per i processi logistici, completando così il presidio diretto di tutte le attività del suo ciclo produttivo;
- la possibilità di un impatto favorevole sui costi e per il contenimento delle tariffe attraverso: a) l'effettiva riduzione per ENAV dei costi esterni di manutenzione rispetto al passato; b) uno snellimento delle attività amministrative; c) una pianificazione congiunta e sistemica delle innovazioni tecnologiche ed organizzative dell'attività manutentiva; d) il raggiungimento di economie di scala a

fronte dell'eccellenza operativa unica da offrire a soggetti nazionali (AMI, gestori aeroportuali, ecc.) e ad operatori nei paesi emergenti;

- il rafforzamento tecnico del ruolo di ENAV come *service provider* - in un contesto internazionale teso alla competitività - tramite la messa a disposizione della controllante dell'esperienza delle qualificate risorse confluite in Techno Sky (da sempre coinvolte in importanti progetti e commesse internazionali).

2. Il piano industriale 2008 - 2012 varato dal management di ENAV 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.

Gli ingenti investimenti effettuati negli ultimi anni per l'ammodernamento tecnologico del sistema di gestione del traffico aereo ed i risultati di efficienza operativa conseguiti dovrebbero garantire i più elevati livelli di sicurezza e di qualità dei servizi della navigazione aerea. Va tuttavia tenuto presente che in un momento di crisi come quello attuale, il costante aumento dei prezzi del carburante e le note difficoltà del principale vettore nazionale, in controtendenza rispetto al più recente passato, stanno determinando negli ultimissimi mesi un rilevante calo di traffico (che per ENAV si sostanzia in una consistente riduzione degli introiti).

La sostenibilità della crescita del traffico aereo richiederà da parte dell'Enav la realizzazione di politiche di integrazione dei sistemi che si traducono 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.

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/entrare), 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

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

Nel primo trimestre dell'esercizio sono stati nominati i Consiglieri di amministrazione Riccardo Gabellini e Giuseppe Vallone. *PREMESSA*

Gli ulteriori eventi significativi di *governance* del 2007 hanno riguardato gli Organi di controllo della Società.

L'Assemblea del 20 aprile ha nominato per il triennio 2007-2009 i Sindaci Dott. Vincenzo Donato e Prof. Renato Midoro, confermando alla carica di Presidente del Collegio Sindacale il Prof. Michele Pisanello.

Il responsabile della funzione Audit aziendale, Dr. Gianpaolo Pinna, ha assunto in maggio le funzioni di componente interno dell'Organismo collegiale di Vigilanza costituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, presieduto dal Prof. Stefano D'Ercole e composto anche dal Prof. Roberto Aguiari.

A luglio, il Magistrato della Corte dei Conti Dott. Ernesto Basile è stato delegato al controllo della Società.

A settembre, in sostituzione del Prof. Pisanello prematuramente scomparso, è temporaneamente subentrato il Sindaco supplente Dott. Francesco Caizzone. Nel novembre l'Assemblea ha integrato il Collegio Sindacale nominando il Presidente nella persona dell'Avv. Fabrizio Carotti.

In attuazione dell'art. 18 *bis* dello Statuto, introdotto a mezzo di modifica statutaria deliberata dall'Assemblea straordinaria del 1° marzo 2007, è stato nominato 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 dell'Avv. Antonio Serafini. La stessa Assemblea straordinaria ha altresì integrato lo Statuto con l'art. 21 *bis* che ha previsto l'affidamento del controllo contabile della Società, ai sensi dell'art. 2409 *ter* c.c., 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. 58/1998), poi selezionata nella Reconta Ernst & Young. 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).

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.

ANDAMENTO
GENERALE DELLA
GESTIONE

Il sistema del trasporto aereo attraversa un processo di profonda revisione al fine ultimo di migliorare la qualità dei servizi e la complessiva soddisfazione dei passeggeri quali clienti finali.

Le analisi di settore effettuate dalla Commissione Europea evidenziano che nel breve (2010) e 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 aeroportuale.

Le priorità per il cambiamento del sistema del trasporto aereo dovranno pertanto 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.

In questa prospettiva, ENAV si sta attivando per fornire il suo contributo tecnico-operativo, grazie alla disponibilità di strumentazioni tecnologiche di eccellenza e delle relative competenze nella gestione di tecnologie e di sistemi (ed oggi, con Techno Sky, anche di manutenzione), alla dislocazione capillare sull'intero territorio nazionale ed alla sua capacità di azione come interlocutore unico ed unificante verso tutti i diversi operatori del settore.

Pertanto, nel rispetto della propria missione pubblica ed istituzionale, in questo contesto di criticità di sistema e tenendo conto degli obiettivi di sicurezza e di qualità dei propri servizi per il sistema Paese e per il passeggero, ENAV ha posto in essere le proprie iniziative gestionali nel 2007 ed ha pianificato quelle future per il successivo quinquennio 2008-2012.

I principali risultati conseguiti dalla Società nel corso del 2007, riguardano:

Il forte incremento del traffico aereo assistito.

Il notevole recupero del traffico aereo per i cieli italiani avvenuto nel 2007, con un incremento delle Unità di Servizio di oltre il 7%, dimostra come le iniziative intraprese dall'Azienda, nel senso di una politica di continua implementazione tecnologica, di incremento della capacità gestionale, di riconfigurazione delle rotte aeree, di riduzione delle tariffe e di partecipazione e sviluppo dei progetti internazionali, siano state strategie efficaci e vincenti.

In coerenza con l'atto d'indirizzo governativo per la Riforma del Trasporto Aereo Nazionale, sono state, in particolare, intensificate le azioni volte a rimodulare in maniera funzionale lo spazio aereo e ad ottimizzare il sistema delle rotte, in modo da migliorare i percorsi ed ottenere un risparmio di carburante per gli utenti con una riduzione delle distanze percorse. Si è potuto così pervenire ad una maggiore efficienza dello spazio aereo, rendendo le aerovie più dirette ed alleggerendo il traffico di alcuni snodi essenziali. L'innalzamento, inoltre, delle quote dei voli nazionali oltre i 9mila metri di altezza, dove a causa della rarefazione dell'aria gli aeromobili consumano meno carburante, ha reso alcune rotte più convenienti ed ha pertanto aumentato la capacità aziendale di rispondere alle possibili richieste di incremento del traffico.

A questi motivi alla base della forte ripresa del traffico aereo registrata in Italia, va altresì aggiunto il riconoscimento ottenuto nel 2007 dalle Autorità Continentali responsabili della gestione del network aereo europeo (Eurocontrol) che hanno deciso di fare gestire all'Italia importanti flussi di traffico aereo che normalmente attraversano l'Austria e i Balcani: le direttrici di traffico aereo dell'area parigina verso Grecia, Turchia, Medio Oriente e viceversa, sono state infatti reistradate sulle rotte gestite dai Centri di Controllo di ENAV di Padova e Brindisi.

Da ultimo, va ricordato l'incremento delle capacità aeroportuali che ha reso possibile una movimentazione di aeromobili sempre maggiore (ad esempio l'Aeroporto di Fiumicino ha totalizzato picchi di traffico superiori a 1100 movimenti al giorno, a fronte di un valore massimo registrato in tutto il 2006 pari a 1013 e ai 973 movimenti registrati nel 2005, con un incremento quindi del 7,9% sul valore di picco registrato nell'anno precedente).

Il positivo andamento economico aziendale.

Evidenti sono stati i riflessi positivi delle iniziative gestionali adottate anche sull'andamento economico dell'Azienda, il cui risultato ante imposte si attesta a 50,4 milioni di Euro.

I principali dati economici evidenziano infatti:

- 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%.

Da sottolineare, inoltre, che per il 2007 non si utilizza il Fondo Stabilizzazione Tariffe, a fronte della previsione di budget formulata ad inizio anno, che ne prevedeva un impiego per 14,3 milioni di Euro.

Le positive verifiche di adeguatezza delle strutture e delle procedure aziendali in rapporto alle finalità istituzionali.

La piena adeguatezza delle proprie strutture e procedure per il perseguimento delle finalità istituzionali di garantire la sicurezza, la regolarità e la puntualità del traffico aereo, rappresenta per ogni fornitore dei servizi della navigazione aerea il primo e più rilevante obiettivo, poiché pertiene alla sua stessa missione e ragione di esistere.

Con l'ottenimento a giugno della Certificazione ENAC di fornitore dei servizi della navigazione aerea ed a dicembre della Certificazione DNV di Qualità ISO 9001:2000, ENAV ha superato entrambe le verifiche istituzionali previste dalla vigente normativa sul Cielo Unico Europeo in merito all'adeguatezza delle proprie strutture e procedure.

In particolare, **il rilascio della Certificazione di fornitore di servizi della navigazione aerea prevista dal Regolamento CE n. 550/2004 sulla fornitura**

dei servizi nell'ambito del Single European Sky e dal Regolamento CE n. 2096/2005 è avvenuto all'esito di un articolato processo durato circa un anno, in cui l'Autorità Nazionale di Vigilanza (ENAC) ha effettuato numerosi ed approfonditi controlli e verifiche sulla generale organizzazione della Società e sul suo apparato tecnico ed economico-finanziario.

In proposito, i citati Regolamenti europei prevedono espressamente che la certificazione venga rilasciata ai soli fornitori dei servizi che risultino idonei ad assicurare il perseguimento dei fondamentali obiettivi di sicurezza ed efficienza dell'attività e degli importanti obiettivi di trasparenza e correttezza dei conti e di economicità di gestione. A tal fine, i requisiti per il rilascio della certificazione sono stati, pertanto, individuati sia nella competenza e idoneità tecnico/operativa e nella qualità e sicurezza dei servizi resi, sia nell'adeguatezza della complessiva organizzazione, nella solidità finanziaria della stessa, nella massima trasparenza e correttezza della contabilità. A tal ultimo proposito, è infatti espressamente previsto che per ottenere la certificazione il fornitore dei servizi dimostri di utilizzare un idoneo sistema contabile e di essere in grado di adempiere regolarmente ai suoi obblighi finanziari.

Lusinghieri per ENAV sono stati gli esiti complessivi dei controlli avvenuti, così sintetizzati a pag. 91 del "Rapporto 2007 dell'Autorità nell'Aviazione Civile" recentemente pubblicato da ENAC: *<<Le verifiche che il team di certificazione ha sviluppato a partire dal luglio dello scorso anno hanno riguardato tutti i settori dei servizi di navigazione aerea, ovvero il controllo del traffico aereo, i sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, le informazioni aeronautiche e la meteorologia. L'operazione, complessa ed inedita, ha condotto alla verifica dell'intera organizzazione dell'ENAV SpA - a livello centrale e periferico -, con l'effettuazione di 37 audit ai centri di controllo del traffico aereo con risultati più che soddisfacenti>>.*

A fine d'anno è stata inoltre rilasciata ad ENAV dalla **DNV (Det Norske Veritas, organismo internazionale leader mondiale per la certificazione della Qualità), la Certificazione di Qualità ISO 9001:2000**. All'esito di numerose verifiche e controlli sugli impianti aziendali situati su tutto il territorio nazionale, i vertici della DNV hanno, dunque, riconosciuto ad ENAV quelle caratteristiche di qualità

e trasparenza ormai necessarie in un mercato sempre più sensibile a questi valori. Più in particolare, le attività di verifica di DNV si sono concentrate sui processi di pianificazione, gestione ed erogazione di servizi di navigazione aerea (attività di controllo del traffico aereo) e dei relativi servizi di supporto (come, ad esempio, la progettazione degli spazi aerei e delle procedure di volo), oltre ai servizi di controllo in volo dei sistemi di radionavigazione, radiodiffusione e sorveglianza per il controllo del traffico aereo. Nel settore del trasporto aereo, infatti, ENAV è chiamata a svolgere un ruolo cruciale e delicato che richiede standard di efficienza particolarmente elevati e, di conseguenza, modelli organizzativi che contribuiscano a raggiungerli e mantenerli. Il conseguimento della certificazione dimostra che la struttura organizzativa e i processi interni di ENAV sono conformi a norme riconosciute a livello internazionale ed evidenzia le *performance* raggiunte dalla Società sul piano della qualità e dell'efficienza.

Il riconoscimento ad ENAV segue le analoghe certificazioni finora rilasciate da parte di DNV ad altri primari *providers* europei (quali il NATS inglese o l'Upper Airspace Control (UAC) di Maastricht/Eurocontrol) ed è anch'esso il risultato dell'impegno di ENAV nell'adeguare e migliorare i processi operativi e gestionali, in una prospettiva di continua elevazione della qualità dei servizi ai massimi standard europei di settore, nonché nel perseguire la soddisfazione dei clienti primari (le compagnie aeree) e nel ricercare la cooperazione con tutti i soggetti (nazionali ed internazionali) coinvolti nel sistema dell'aviazione civile, massimizzando la creazione di "valore pubblico" per l'intera filiera degli *stakeholder* del trasporto aereo.

Il mantenimento dei più elevati livelli di sicurezza e di qualità dei servizi.

In tale contesto, risultano confermati ai massimi livelli gli indicatori inerenti la sicurezza del traffico aereo e la qualità e la puntualità dei servizi.

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

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 ha ricevuto nel 2007 gli apprezzamenti della stessa Agenzia di Sicurezza. Nel suo recente Rapporto

informativo 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'ANSV di acquisire un crescente numero di eventi segnalati ed una più estesa conoscenza delle problematiche relative alla sicurezza del volo, il tutto finalizzato a migliorare il sistema di prevenzione.

Particolarmente positivo risulta anche l'andamento degli indicatori di qualità: l'indice di ritardo per il 2007 scende a 0,20 minuti per volo assistito rispetto a 0,28 minuti registrato a consuntivo per l'intero 2006 (con un miglioramento del 28,6%).

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, anche per il forte incremento dei voli assistiti dalle strutture operative.

ENAV si è così confermata tra i migliori *service providers* europei in senso assoluto per i risultati relativi alla “puntualità ATC”.

Per tali finalità, fondamentale è risultata anche l'acquisizione della controllata Techno Sky, che ha consentito ad ENAV il diretto presidio strategico di un aspetto primario per la qualità del servizio: l'attività di gestione tecnica e 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 infatti inciso in modo rilevante sulle *performance* in termini di puntualità e di *business continuity*, sia per la rotta che per il terminale.

La piena operatività di Techno Sky S.r.l. ed i soddisfacenti risultati di qualità dei servizi ed economici.

Il 2007 è stato il primo anno in cui ENAV ha svolto, attraverso la sua società *in house* Techno Sky, le attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico.

È stata pertanto concretamente avviata l'integrazione dei processi operativi e gestionali tra le due Società, che ha già assicurato in corso d'anno una migliore

performance dei sistemi e degli impianti.

L'esercizio 2007 è stato caratterizzato da un miglioramento generalizzato dei servizi resi da Techno Sky ad ENAV, in termini di qualità delle prestazioni e di efficienza, sia tecnica che economica. I positivi risultati di questo primo anno confermano pertanto ancor più la valenza strategica e finanziaria dell'operazione conclusa.

I dati di *performance* e la qualità dei servizi risultano infatti in sensibile miglioramento rispetto al 2006, così come emerge dall'analisi delle attività espletate per la manutenzione e la conduzione tecnica dei sistemi e degli impianti che evidenzia una riduzione del numero di avarie e dei tempi di ripristino rispetto all'anno precedente.

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 2007 l'indicatore è risultato pari al massimo ottenibile (Indisponibilità Tecnico Funzionale pari a 0) e, quindi, per misurare differenze di efficienza dell'esercizio 2007 rispetto a quello del 2006, 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 1925, contro le 2534 del 2006, con una riduzione quindi del 24%; si è verificata anche una riduzione del 25% del tempo medio di ripristino della singola avaria (da 320 minuti a 241 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.

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 una considerevole riduzione della situazione pregressa relativa al soddisfacimento di vecchie richieste di modifica ancora aperte, migliorando così i tempi di risposta (con diminuzione dei tempi di lavorazione). Ciò ha comportato un maggior rispetto dei tempi stimati di lavorazione e rilascio ed un complessivo miglioramento dell'efficienza delle lavorazioni che ha portato a 36 giorni il valore medio di lavorazione per le modifiche software, contro i 144 del 2006. Sono state inoltre lavorate 623 modifiche software, contro le 446 del 2006 (con un incremento del 40%).

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 la prima e più importante conferma del complessivo buon andamento di Gruppo.

Come già accennato, l'integrazione dei processi produttivi relativi ai servizi di diretta assistenza al volo con quelli di manutenzione degli impianti ha infatti consentito ad ENAV di migliorare le *performance* in termini di puntualità e di *business continuity* sia per la rotta che per il terminale. ENAV, nel 2007, ha fatto registrare una *performance* di eccellenza per la rotta con soli 7.763 minuti di ritardo, rispetto ai 22.889 minuti del 2006 (con una riduzione del 66%); anche a livello aeroportuale è risultato confermato il trend positivo con una riduzione di circa il 6% dei ritardi con causale "*ATC equipment*".

Con la sottoscrizione, da parte di ENAV e di Techno Sky, del contratto di servizio per la gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea, si è inoltre completato il processo di presidio diretto da parte di ENAV di tali attività, con i citati lusinghieri risultati tecnici complessivi, conseguiti sin dal primo anno di attività.

Eguale lusinghieri si presentano i complessivi risultati economici della diretta gestione di Techno Sky da parte di ENAV, che evidenziano globalmente

risparmi per la controllante di circa 20 milioni di euro rispetto ai costi sostenuti nel 2005.

Il costo consuntivo sostenuto da ENAV nel 2005 per i servizi di gestione tecnica e di manutenzione dei sistemi operativi impiegati nell'ATC è stato di 76,5 milioni di euro. L'importo del contratto di servizio con ENAV, concordato sia per il 2007 che per il 2008, per le medesime attività, è pari a 61 milioni di euro.

Per le attività di manutenzione dei sistemi AVL, disciplinate da separati contratti, l'importo contrattuale Techno Sky concordato per il 2007 è risultato pari a 1,3 milioni di euro (rispetto ad 1,4 milioni di euro del 2005).

A questi, che risultano essere i risparmi da "conto economico" conseguiti da ENAV, vanno poi aggiunti i risparmi conseguenti alle attività aggiuntive svolte da Techno Sky rispetto a quelle del 2005. L'attuale rapporto contrattuale, in virtù del rapporto societario intercorrente tra controllante e controllata, rappresenta infatti di per sé strumento di conseguimento dei risparmi dei costi associati ad un significativo ampliamento del perimetro delle prestazioni oggetto di affidamento.

In tale ambito, le attività aggiuntive valutate al solo costo primo della manodopera impiegata, e non già al prezzo industriale che sarebbe stato applicato dal fornitore, hanno comportato nel corso dell'anno di riferimento un incremento rispetto al 2005 pari a 900 mila euro per 18 unità lavorative.

Techno Sky con i suoi oltre 770 dipendenti, di cui circa 600 ingegneri e tecnici di elevata specializzazione, e con tutte le competenze gestionali e logistiche proprie di un'azienda pubblica operante sul mercato, si pone oggi nei confronti di ENAV, a livello centrale, come interlocutore principale per le problematiche tecniche di tipo strategico e, in ambito territoriale, come soggetto operativo per la manutenzione ed il funzionamento dei sistemi e degli impianti di assistenza al volo.

I riconoscimenti ottenuti da ENAV in ambito internazionale ed il ruolo di leadership assunto nei principali programmi europei di settore.

In ambito internazionale, il 2007 è stato un anno caratterizzato da significativi riconoscimenti per ENAV per il ruolo di primissimo piano e di *leadership* che, a differenza del passato, va sempre più assumendo tra i *service providers* europei.

In aggiunta al già citato affidamento, da parte di Eurocontrol, dei flussi di traffico aereo diretti dall'area parigina verso Grecia, Turchia, Medio oriente e viceversa (che normalmente attraversano l'Austria ed i Balcani) ed ai ripetuti riconoscimenti pervenuti dalle associazioni internazionali dei vettori (IATA, IACA ed IBAR) per le politiche di contenimento tariffario e di incremento di efficienza realizzate negli ultimi anni, si ricordano, tra gli altri, l'aggiudicazione ad ENAV dell'importante gara indetta da Eurocontrol per la realizzazione delle nuove procedure di volo per gli avvicinamenti agli aeroporti, la 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*) e la scelta di Eurocontrol di utilizzare l'Academy di Forlì quale centro di formazione d'eccellenza presso cui effettuare meeting formativi per i controllori di volo.

Inoltre, come riconosciuto anche dalla Corte dei Conti, di assoluta soddisfazione ed emblematico di un radicale cambiamento nell'apprezzamento del valore internazionale dell'Azienda è l'accordo sottoscritto da ENAV e dal suo omologo britannico NATS che li impegna alla cooperazione nei settori della comunicazione, navigazione e sorveglianza, della ricerca e sviluppo, nonché dell'addestramento e della validazione operativa.

Il ruolo propositivo e di guida di ENAV a livello internazionale ha poi assunto chiara evidenza riguardo a "SESAR" e "BLUE MED", due programmi fondamentali per la futura sostenibilità del Traffico Aereo in Europa.

Per quanto concerne, in particolare, **il sistema europeo ATM di nuova generazione (Programma SESAR)**, ENAV sta rivestendo un ruolo progettuale nella definizione del nuovo sistema attraverso il progetto "Coflight" già in corso

insieme con il *service provider* francese.

Con l'istituzione nel febbraio 2007, con regolamento europeo, della società europea “**Joint Undertaking SESAR**” (“S-JU”), si rende oggi necessario analizzare gli impatti della partecipazione nella S-JU e quindi nella *governance* dello sviluppo di SESAR e valutare, in particolare, in quali concreti termini (e con quali necessarie contribuzioni economiche) questa possa effettivamente garantire alla Società e al sistema Italia le condizioni per avere un ruolo centrale nel futuro sistema ATM (*air traffic management*) europeo, e di essere in grado di salvaguardare e di valorizzare, in chiave continentale, gli importanti programmi di investimento che la Società ha già definito per il potenziamento dei propri servizi. Nel frattempo ENAV sta attivamente cooperando con gli altri *service providers* europei per la realizzazione di un adeguato livello di coordinamento generale, al fine di procedere alla partecipazione congiunta e condivisa al programma SESAR. Si tratta di attività rivolte principalmente con gli altri maggiori fornitori del servizio del traffico aereo, con una linea preferenziale con la Francia. In tale contesto, tra DSNF francese ed ENAV è stato prodotto uno specifico “*Business Plan*” finalizzato a realizzare una completa convergenza tecnologica dei due sistemi. Sono stati altresì definiti strumenti organizzativi e modalità per coordinare una partecipazione congiunta alle attività della *joint undertaking* di SESAR per acquisire un ruolo centrale nella realizzazione del futuro Sistema di gestione del Traffico Aereo Continentale, secondo le previsioni dei Regolamenti del Cielo Unico Europeo

A conferma del ruolo primario assunto da ENAV nei confronti degli altri *competitors* e dell'industria di settore, sono intervenuti gli esiti dell'esame, da parte della Commissione Europea, delle domande di partecipazione alla *Joint Undertaking* SESAR dei *service providers* e delle principali imprese europee. La proposta presentata da ENAV per la realizzazione del futuro sistema europeo è stata, infatti, valutata tra le migliori in assoluto e definita “*eccellente, completa e dettagliata*”. In considerazione di ciò, ENAV - definita “*una candidata eccellente, dotata di significative potenzialità per il Programma*” - è stata pubblicamente invitata dalle autorità europee a far parte del “*core group*” iniziale del programma SESAR.

ENAV ha proseguito, altresì, la propria attiva partecipazione agli altri principali programmi europei che, nell'ambito delle finalità del Cielo Unico Europeo, consentiranno di migliorare in efficienza ed in sicurezza i sistemi di controllo del traffico aereo nell'area del Mediterraneo. ENAV ha, in particolare, intensificato le attività di impulso, sviluppo e coordinamento del progetto BLUE MED, che attraverso un'intensa cooperazione con i fornitori dei servizi della navigazione aerea di Cipro, Grecia, Malta, Tunisia ed Egitto, è finalizzato alla realizzazione del "Blocco Funzionale" del Mediterraneo Orientale, nel quale ENAV fungerà da vero e proprio "Integratore cantonale".

Si tratta di programmi che vedono ENAV – a differenza del passato – svolgere un ruolo non soltanto primario, ma addirittura trainante, e che richiederanno nei prossimi anni ingentissimi sforzi economici da parte dei *service providers* e dei rispettivi Stati di appartenenza, per poter efficacemente avviare e portare a termine, con i mezzi economici necessari, progetti che rappresenteranno il futuro del controllo del traffico aereo.

L'approvazione del Piano Industriale per il quinquennio 2008 – 2012.

Negli ultimi anni ENAV ha sviluppato un processo di cambiamento, le cui principali linee di indirizzo sono tracciate nei precedenti Piani che ne hanno fissato gli obiettivi e le conseguenti azioni fondamentali. Gli indirizzi di governo hanno consentito alla Società di attuare un profondo processo di transizione da "Sistema Pubblico" a "Sistema Azienda" basato su propri meccanismi operativi, sull'individuazione dei livelli di responsabilizzazione e sull'autonomia organizzativa. In tale contesto, le attuali condizioni del Sistema del Traffico Aereo, caratterizzato da elevati volumi di traffico, impongono ad ENAV l'assunzione di nuovi impegni che si aggiungono alle tradizionali esigenze istituzionali ed industriali. Per questo, il nuovo Piano Industriale ha come obiettivo fondamentale quello della sostenibilità nel tempo della crescita del traffico aereo, intesa sia come adeguamento della capacità operativa, sia come

garanzia di mantenimento degli attuali livelli di puntualità e sicurezza complessiva del servizio.

La sostenibilità della crescita del traffico aereo richiede la realizzazione di politiche di “Integrazione dei Sistemi” che si traducono nei programmi di investimento avviati da ENAV per migliorare l’intero processo a tutto vantaggio dell’utente finale, permettendo, nel breve-medio periodo, il superamento degli attuali livelli di traffico.

In linea con quanto esposto ed in continuità con quanto programmato nei precedenti Piani, il nuovo Piano Industriale assume, come indirizzo di “*core business*”, il mantenimento degli elevati livelli di *performance* prestazionali raggiunti (Puntualità e Sicurezza Operativa) che posizionano ENAV tra i migliori *Service Providers* in Europa.

Per quanto concerne gli indirizzi a carattere economico, il nuovo Piano Industriale conferma la politica di stabilità economica attuata in questi ultimi anni. In particolare, l’obiettivo nel periodo 2008-2012 è quello di ridurre il Costo Unitario del Prodotto/Servizio (CUP) dell’1% medio annuo (reale -3% annuo). La prosecuzione della politica di contenimento dei costi e di incremento della produttività potrà determinare una ulteriore riduzione delle tariffe di rotta e di terminale; in particolare le proiezioni tariffarie al 2012, confrontate con l’anno 2007, indicano una diminuzione di circa l’8% per il terminale e di circa il 3% per la rotta.

Il Piano degli Investimenti e la Ricerca.

INVESTIMENTI E
RICERCA

Il Piano degli investimenti relativo al triennio 2007-2009 prevede un impegno complessivo di 503 milioni di Euro. La base di partenza del Piano è costituita dallo straordinario sforzo economico già sostenuto da ENAV nel periodo 2004-2006 (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. Ciò ha consentito, grazie anche alle potenzialità offerte dalla tecnologia, di coprire i ritardi accumulati nel passato e di conseguire obiettivi di eccellenza, a fronte degli impegni istituzionali assunti da ENAV nel contesto europeo, e di ricostruire e portare al livello di eccellenza anche il proprio

sistema tecnico-infrastrutturale.

Al 31 dicembre 2007 sono stati realizzati 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, di cui 30 per l'acquisizione di velivoli destinati alle attività di Radiomisure.

Tra gli interventi più rilevanti attivati con tali investimenti figurano:

- una nuova rete di comunicazione dati “terra-bordo-terra” (data-link) per le operazioni di rotta nello spazio aereo controllato dal centro di area di Roma;
- la costruzione di una nuova rete-dati aeroportuale e gli ammodernamenti tecnologici nei settori delle Comunicazioni e della Meteorologia a Linate;
- una nuova piattaforma tecnologica per il Centro Previsionale Meteorologico nazionale;
- l'ampliamento del Centro di Controllo di Padova con l'installazione di nuovi settori operativi;
- lo sviluppo di una piattaforma tecnologica integrata per la gestione delle procedure ATM, degli spazi aerei e del flusso di dati aeronautici;
- la contrattualizzazione dei radar presso gli aeroporti di Napoli e di Fiumicino.

Tra i principali programmi completati nel 2007 vi sono:

- l'ammodernamento dei sistemi di comunicazione TBT per i voli VFR del centro di controllo di Roma;
- l'installazione di un secondo radar di superficie per l'aeroporto di Malpensa;
- la realizzazione di un sistema di multilaterazione per il potenziamento del controllo a terra della movimentazione aeroportuale a Linate;
- l'automazione operativa della Torre di Olbia;
- l'ammodernamento di vari impianti di radio-assistenza.

Per quanto riguarda la **Ricerca**, nel 2007 sono stati definiti e condotti una serie di programmi di sperimentazione pre-operativa finalizzati a valutare il futuro impiego di nuove tecnologie e di nuovi concetti operativi. Il Centro di Ricerca Sperimentale e Pre-operativa di ENAV ha raggiunto un'avanzata capacità di simulazione e sperimentazione in tutti i settori ATM, lavorando in cooperazione con il consorzio SICTA, con i Centri di Ricerca europei, con gli Enti Inter-governativi e con le realtà industriali del settore.

Tra i progetti di maggior rilievo del 2007 figurano:

Cristal-Med

Il progetto è finalizzato a valutare la realizzazione nei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo di una rete di sorveglianza (ADS-B) alternativa a quella radar, basata sull'impiego di tecnologie satellitari per la rilevazione dei dati di posizione degli aeromobili, che vengono trasmessi in *broadcast* direttamente dai velivoli stessi. Nel corso del 2007 ENAV ha concluso la fase 1 del progetto ed ha avviato la fase 2, finalizzata all'installazione e alla validazione tecnico-operativa della rete.

Coflight

In collaborazione con il Provider francese, sono proseguite le attività di sviluppo del progetto Coflight per la realizzazione di una piattaforma fortemente innovativa per la gestione dei dati di volo, in linea con i requisiti della nuova piattaforma SESAR. E' stata prodotta la specifica finale del sistema la cui entrata in esercizio è prevista nel 2014.

Sesar

In ambito Europeo, il comitato esecutivo degli ANSP (*Air Navigation Service Providers*), istituito per la definizione del Master Plan di SESAR a cui partecipa ENAV, ha terminato la fase di definizione degli "*Operational Concepts ATM*" ed ha rilasciato per approvazione il documento "*Deployment Sequence*".

In ambito nazionale, ENAV ha definito la linea di evoluzione del proprio sistema ATM verso l'architettura di riferimento di SESAR.

Seneca

Nel campo delle tecnologie satellitari è terminata la fase di definizione dei

requisiti per l'introduzione e la validazione delle tecnologie satellitari nel sistema ATM nazionale (programma SENECA). Il Capitolato è stato trasmesso all'Agenzia Spaziale Italiana, che finanzia il progetto con 37 milioni di Euro (legge n. 10/2001), per il successivo affidamento alle industrie del settore.

Gli importanti investimenti sulla professionalità delle risorse umane.

Nel 2007 è proseguito l'ingente investimento sulle professionalità, indispensabili per il continuo miglioramento dei livelli di servizio, con particolare riferimento a quelle relative alla sicurezza della navigazione aerea.

In quest'ambito, un ruolo fondamentale è svolto dal Centro di formazione di Forlì, il quale ha ospitato, nel febbraio 2007, in occasione della cerimonia celebrativa del 25° anniversario della fondazione di ENAV, le massime autorità di Governo, che hanno apprezzato struttura e funzionalità dell'istituto ed hanno sottolineato come la formazione, la ricerca, la sicurezza e l'integrazione operativa rappresentano per ENAV obiettivi primari e non rinunciabili e come l'Academy di Forlì abbia la potenzialità per diventare un centro di eccellenza anche in Europa e nel mondo.

La sempre crescente attenzione dedicata da ENAV alla formazione delle proprie risorse è riscontrabile anche dai dati relativi al numero delle ore-allievo erogate nel 2007: 325.000 per la formazione operativa (di cui 130.000 *on job training*) contro le 167.000 del 2006, cui si aggiungono 17.000 ore-allievo per la formazione manageriale e di altro tipo.

Particolare rilievo è stato dato, anche quest'anno, alla lingua inglese, mediante corsi di aggiornamento orientati al consolidamento delle competenze linguistiche del personale operativo, così come previsto dalla normativa internazionale, per un totale di 16.000 ore-allievo erogate.

Le costruttive relazioni con le Organizzazioni Sindacali.

L'evento più significativo del 2007 nell'ambito delle relazioni con le

Organizzazioni Sindacali è stato 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.

In particolare, il nuovo ordinamento non solo ha ristabilito coerenza nella progressione automatica nelle diverse classi stipendiali di ciascuna categoria, uniformando i trattamenti sui differenti impianti, ma ha ulteriormente incentivato il legame tra la crescita salariale e professionale e i valori meritocratici.

L'operazione ha altresì consentito di uniformare i trattamenti differenziati presenti all'interno della categoria dei controllori di volo, di allineare tutte le categorie professionali tenendo conto dell'anzianità di servizio, di uniformare il parametro d'ingresso per tutto il personale e di razionalizzare i costi ed i percorsi di crescita professionale.

Nel corso dell'anno 2007, dopo un primo semestre in cui si sono registrate divergenze tra le parti, 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 dalle sole sigle sindacali SACTA e UGL.

La situazione dei rapporti sindacali ha, inoltre, consentito l'avvio delle trattative per il rinnovo del contratto di lavoro con largo anticipo rispetto alla naturale scadenza.

Il 15 ottobre 2007, ENAV ha sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali un protocollo d'intenti che ha sancito l'apertura del negoziato per il rinnovo del contratto di lavoro per il periodo 2008-2011, con tre mesi di anticipo rispetto alla naturale scadenza del 31 dicembre; ciò ha permesso di individuare le linee guida del negoziato, tuttora in corso, circa il nuovo orario di lavoro, il rinnovo della parte economica, la definizione delle declaratorie professionali, l'elaborazione di un nuovo articolato contrattuale.

Il giudizio positivo espresso dalla Corte dei Conti.

Di particolare rilievo sono i risultati del controllo effettuato sulla gestione della Società nell'esercizio 2006 e nei primi mesi dell'esercizio 2007, comunicati dalla Corte dei Conti nella relazione presentata al Parlamento il 27 novembre 2007.

La Corte, nel ribadire il giudizio positivo già espresso negli ultimi anni sulla gestione della Società, ha dato atto della riorganizzazione finalizzata alla creazione di una struttura il più possibile conforme, sia pure con le sue specificità, ai modelli consolidati delle moderne società per azioni operanti nel terziario avanzato e della nuova fase evolutiva, sempre orientata al raggiungimento della massima efficienza gestionale, caratterizzata dal mantenimento di consistenti risorse finanziarie destinate ad investimenti tecnologici (allo scopo di garantire un sempre più elevato standard di sicurezza) e dalla più profonda attenzione ai costi ed all'efficienza gestionale sorretta da un'adeguata attività di controllo (interno e di gestione) e dal ricorso al sistema di contabilità analitica.

La Corte ha sottolineato, in definitiva, come anche ENAV abbia confermato di aver raggiunto una stabile ed efficiente organizzazione interna, un'operatività gestionale efficace ed affidabile, un più apprezzato ruolo in ambito internazionale.

A fronte di questi risultati positivi, la Corte ha segnalato la criticità derivante dai ritardi nell'erogazione dei rilevanti importi dovuti dallo Stato (relativi agli anni dal 2004 ad oggi), a rifusione di quanto non corrisposto ad ENAV dai vettori aerei per i servizi resi, nonché a copertura degli oneri sociali.

In effetti, la situazione creditoria nei confronti dello Stato ha raggiunto nel 2007 livelli elevati, anche se non preoccupanti data la solidità patrimoniale dell'Azienda. Tali crediti, infatti, ammontano al 31 dicembre 2007 a circa 500 milioni di Euro, di cui 309 milioni di Euro verso i Ministeri e 191 milioni di Euro per IVA.

Il ritardo nella riscossione di questi crediti, insieme con gli oneri derivanti dalla realizzazione dell'ingente piano degli investimenti (per circa 1 miliardo di Euro negli anni 2004 – 2006 e per circa 500 milioni di Euro nel triennio 2007 - 2009) e con quelli sostenuti per l'acquisizione della Società Techno Sky, hanno assorbito le disponibilità finanziarie a disposizione della Società inducendola, a partire dal 2006, a far ricorso al mercato bancario.

L'andamento della domanda, storicamente posizionata su livelli inferiori rispetto a quanto registrato dai maggiori *providers* europei, ha invertito la propria tendenza collocando ENAV in un ruolo di primaria importanza nello scenario dell'*Air Traffic Management* europeo. Infatti, l'anno 2007 ha evidenziato un considerevole incremento di traffico rispetto a quanto registrato nei precedenti esercizi; in particolare, rispetto al consuntivo 2006, l'incremento delle Unità di Servizio per il traffico di rotta ^(*), si attesta al +7,1%, e per il traffico di terminale al + 8,1%.

ANDAMENTO DEL
MERCATO

Tale positivo andamento risulta migliore dei maggiori *providers* europei, quali Germania (+6,0%) e Gran Bretagna (+4,5%), allineato alla Francia (+7,4%), superiore alla media degli stessi Paesi del 2006 aderenti ad Eurocontrol (+6,4%) ed inferiore solo a quello della Spagna (+8,5%). L'eccellenza del risultato assume ancor più rilevanza se si considera che durante il periodo 2003 - 2004 la domanda di traffico in Italia arretrava (-1%), mentre in Paesi come Germania e Gran Bretagna cresceva a ritmi considerevoli (rispettivamente +9% e +5%).

Traffico Totale di Rotta (unità di servizio)(**)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Germania</i>	12.418.542	11.712.378	706.164	6,0%
<i>Francia</i>	17.994.526	16.756.129	1.238.397	7,4%
<i>GranBretagna</i>	10.895.789	10.425.611	470.178	4,5%
<i>Italia (***)</i>	8.619.664	8.048.679	570.985	7,1%
<i>Spagna</i>	9.244.448	8.517.801	726.647	8,5%
EUROCONTROL	111.128.241	104.463.258	6.664.983	6,4%

(*) 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 2006 il traffico di rotta in Italia vede crescere il numero di voli assistiti del 7,6% e migliorare il numero delle UDS del 7,1%. Tali risultati positivi sono ancor più evidenti se confrontati con gli incrementi dello scorso anno: 4,5% del numero di voli e 2,6% delle unità di servizio.

Traffico in rotta (numero di voli)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	436.112	402.945	33.167	8,2%
<i>Internazionale</i>	1.386.821	1.265.746	121.075	9,6%
<i>Totale pagante</i>	1.822.933	1.668.691	154.242	9,2%
<i>Militare</i>	59.132	59.357	-225	-0,4%
<i>Altro esente</i>	37.336	40.896	-3.560	-8,7%
<i>Esente non comun.ad Eurocontrol</i>	182.663	184.827	-2.164	-1,2%
<i>Totale esente</i>	279.131	285.080	-5.949	-2,1%
<i>Totale complessivo</i>	2.102.064	1.953.771	148.293	7,6%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	1.892.725	1.763.518	129.207	7,3%
<i>Internazionale</i>	6.506.825	6.046.033	460.792	7,6%
<i>Totale pagante</i>	8.399.550	7.809.551	589.999	7,6%
<i>Militare</i>	203.399	216.819	-13.420	-6,2%
<i>Altro esente</i>	16.715	22.310	-5.595	-25,1%
<i>Esente non comun. ad Eurocontrol</i>	54.677	48.755	5.922	12,1%
<i>Totale esente</i>	274.791	287.884	-13.093	-4,5%
<i>Totale complessivo</i>	8.674.341	8.097.435	576.906	7,1%

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

- un *traffico internazionale commerciale* (pagante) in forte aumento, +7,6% in termini di unità di servizio e +9,6% come numero di voli assistiti. Il positivo andamento è favorito dal persistente sviluppo dei flussi turistici da e per l'Italia, sostenuto anche dalla continua crescita delle compagnie *low-cost*;
- un *traffico nazionale commerciale* che prosegue nella ripresa già iniziata nel 2006, sia in termini di unità di servizio (+7,3%) che del numero dei voli (+8,2%). Tale andamento è raggiunto 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 per assistenza al volo è a carico dello Stato) che ha registrato, in continuità con quanto avvenuto negli anni precedenti, un'ulteriore riduzione del 4,5% delle unità di servizio e del - 2,1 % del numero dei voli, prevalentemente dovuta alla diminuzione dell'attività di voli militari (nazionali ed internazionali).

Nell'ambito del *traffico di rotta internazionale* si segnala la componente del traffico di sorvolo commerciale che ha registrato un significativo incremento del 5,8% in termini di unità di servizio a fronte del +11,4% del numero dei voli. L'incremento di tale componente, come già ricordato, è anche conseguenza dell'attribuzione, da parte di Eurocontrol di importanti flussi di traffico aereo che normalmente attraversano l'Austria e i Balcani.

La più contenuta crescita del dato economico (UDS) rispetto al numero di voli assistiti è determinata, come già nel biennio passato, dalla progressiva riduzione della distanza media percorsa sullo spazio aereo nazionale (decremento del 4,9%).

Traffico di terminale ()*

Rispetto al 2006, il traffico di terminale evidenzia un incremento complessivo del 8,1% in termini di Unità di Servizio ed un incremento dei voli assistiti del 6,2%.

Traffico di Terminale (*) (numero di voli)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	349.635	327.113	22.522	6,9%
<i>Internazionale</i>	384.111	353.821	30.290	8,6%
<i>Internazionale Comunitario</i>	307.965	256.660	51.305	20,0%
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	76.146	97.161	-21.015	-21,6%
Totale pagante	733.746	680.934	52.812	7,8%
<i>Militare</i>	18.702	17.395	1.307	7,5%
<i>Altro esente</i>	15.583	17.706	-2.123	-12,0%
<i>Esente non comun.ad Eurocontrol</i>	113.322	114.026	-704	-0,6%
Totale esente	147.607	149.127	-1.520	-1,0%
Totale complessivo	881.353	830.061	51.292	6,2%

Traffico di Terminale (*) (unità di servizio)	2007	2006	Variazioni	
			n.	%
<i>Nazionale</i>	15.041.699	14.133.365	908.334	6,4%
<i>Internazionale</i>	21.008.014	19.195.637	1.812.377	9,4%
<i>Internazionale Comunitario</i>	13.705.499	11.582.016	2.123.483	18,3%
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	7.302.515	7.613.621	-311.106	-4,1%
Totale pagante	36.049.713	33.329.002	2.720.711	8,2%
<i>Militare</i>	193.538	202.404	-8.865	-4,4%
<i>Altro esente</i>	111.070	112.596	-1.526	-1,4%
<i>Esente non comun.ad Eurocontrol</i>	590.954	537.251	53.703	10,0%
Totale esente	895.562	852.251	43.311	5,1%
Totale complessivo	36.945.275	34.181.253	2.764.022	8,1%

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

Il traffico *nazionale commerciale*, analogamente a quanto evidenziato per la rotta, presenta un incremento del 6,4 % delle unità di servizio e del 6,9% del numero dei voli, dovuto essenzialmente all'entrata in questo segmento di traffico di compagnie *low cost*.

Il traffico *commerciale internazionale* di terminale registra un incremento del +9,4% delle unità di servizio e del +8,6% del numero dei voli, dovuto principalmente all'incremento del traffico da parte delle compagnie *low cost* ed allo sviluppo degli aeroporti minori.

Dalle analisi della distribuzione del traffico sugli aeroporti gestiti da ENAV è emerso che gli incrementi più significativi, in termini di voli, si sono registrati a: Napoli +17,1%; Catania +13,7%; Bergamo +9,3%; Venezia Tesserà +8,3%, Roma Fiumicino +7,2%; Milano Malpensa +6,7%; Palermo +6,6%; Bologna +6,5.

Il 2007 è stato caratterizzato dalla certificazione di fornitore dei servizi della navigazione aerea ottenuta da ENAC, dalla transizione al nuovo modello dell'esercizio tecnico con la controllata Techno-Sky e dalla gestione operativa del sensibile aumento del numero dei voli.

ANDAMENTO DELLA
GESTIONE
OPERATIVA

Le attività svolte sono state rivolte al perseguimento dei seguenti principali obiettivi:

- mantenere e, ove possibile, aumentare i livelli di *safety* sia in rotta che sugli aeroporti;
- aumentare la “*business continuity*”;
- aumentare la capacità disponibile elevando la *performance* di puntualità;
- standardizzare ed ottimizzare i comportamenti operativi e di gestione ATM.

Safety

Le principali attività svolte per il perseguimento di questo fondamentale obiettivo

si possono così sintetizzare:

- l'implementazione del *Safety Management System* con la pubblicazione e l'applicazione del *Safety Management Manual*;
- la completa operatività ed ottimizzazione del sistema STCA sui 4 ACC;
- l'ulteriore aumento delle capacità di sorveglianza aeroportuale in caso di bassa visibilità sull'aeroporto di Malpensa con l'attivazione operativa del secondo radar di superficie.

Capacità

Gli interventi tecnico-operativi svolti in tema di capacità sono stati molteplici, articolati e coinvolgenti molte Funzioni sia centrali che territoriali d'Area. Di seguito, si riportano le più significative:

- l'apertura di un nuovo settore su Padova ACC e l'aumento delle capacità di altri due settori dello stesso Centro pari del 7%;
- l'ottimizzazione della capacità di Milano ACC con l'8% di aumento della stessa;
- la riorganizzazione dello spazio aereo della Sicilia orientale e l'implementazione del nuovo CTR di Reggio Calabria;
- la realizzazione di una rotta shuttle Fiumicino-Linate-Fiumicino più diretta e con profilo di volo più alto rispetto alla precedente;
- l'apertura del servizio Radar di Avvicinamento presso gli aeroporti di Bari e di Ronchi dei Legionari;
- l'attivazione dell'uso del radar per il servizio di controllo di aerodromo sull'aeroporto di Venezia;
- la realizzazione di 5 “studi di capacità dello spazio aereo” (per le zone di controllo di Olbia, Napoli, Venezia, Bologna e per l'aeroporto di Catania) e degli studi di capacità di 3 settori di Milano ACC e 3 settori di Roma ACC;

- l'attivazione dell'AMS (*Apron Management Service*) presso gli aeroporti di Linate, Catania, Orio al Serio e Lampedusa;
- l'installazione del sistema ADM (*Aerodrome Data Management*) per lo scambio automatizzato delle informazioni ai fini AMS sugli aeroporti di Fiumicino, Linate, Malpensa, Bergamo, Bologna, Catania, Napoli, Palermo, Torino e Venezia;
- l'adeguamento del network aeroviario e la realizzazione di nuove strutture di spazio aereo, con un totale di 36 interventi di progettazione e re-ingegnerizzazione dello spazio aereo.

Standardizzazione

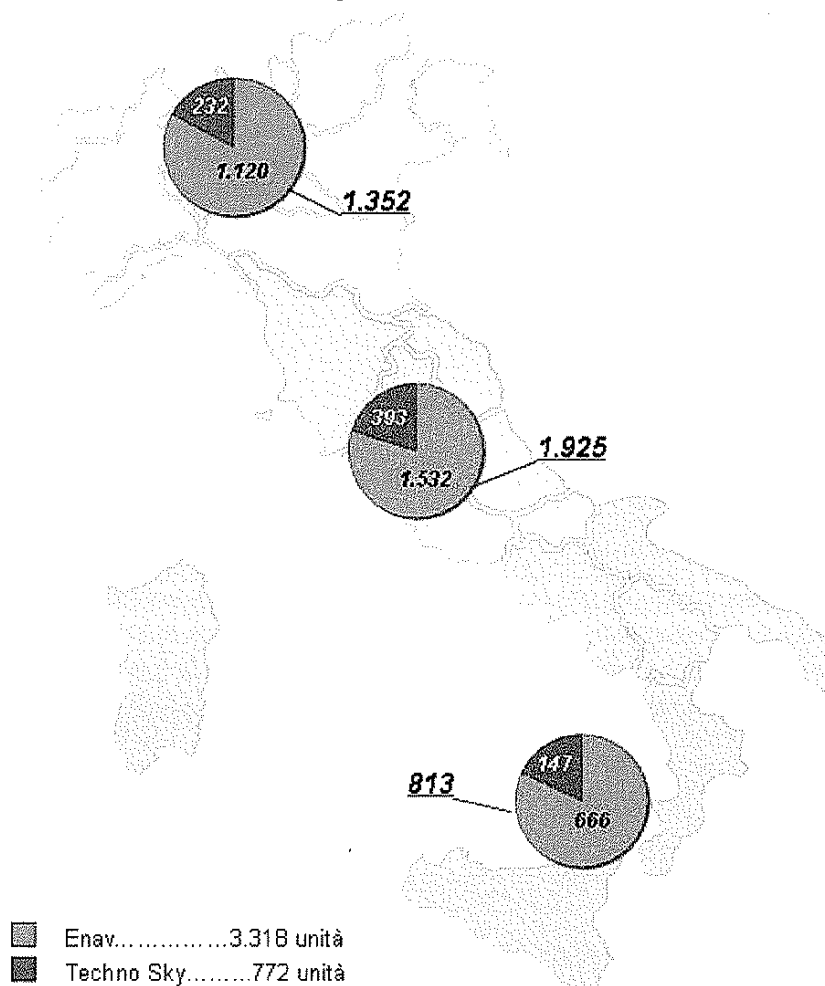
In questo ambito di attività rivestono primaria importanza i già citati rilasci da parte della *National Supervisor Authority* italiana (ENAC) della certificazione Single European Sky per i Servizi della Navigazione Aerea e da parte dell'organismo internazionale Det Norske Veritas (DNV) della certificazione di conformità allo standard internazionale ISO 9001:2000 del Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV S.p.A.

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 2007 era di 3.318 unità. Il dato complessivo finale evidenzia un incremento di 46 risorse rispetto a fine 2006, determinato essenzialmente da un incremento del numero dei controllori del traffico aereo (CTA) e sostanzialmente in linea con quanto pianificato in sede di budget (3.321 unità).

All'organico di ENAV si aggiunge quello della controllata Techno Sky che al 31 dicembre 2007 risulta di 772 unità.

*PERSONALE ED
ORGANIZZAZIONE*

Distribuzione del personale sul territorio nazionale



La politica aziendale delle risorse umane ha mantenuto una tendenza, perseguita ormai da diversi anni, orientata al coinvolgimento del personale nel processo di sviluppo dell'Azienda, alla prosecuzione degli intensi programmi formativi, al continuo miglioramento delle relazioni industriali ed alla razionalizzazione degli assetti organizzativi, nell'ottica del continuo miglioramento della produttività e della razionalizzazione dei costi.

Per quanto concerne l'assetto organizzativo aziendale, sono stati soppressi i Coordinamenti Territoriali, al fine di rendere il modello organizzativo maggiormente flessibile ed adeguato all'attuale realtà aziendale, incentrata sulla definizione e standardizzazione dei processi.

Fra gli altri eventi di rilievo avvenuti nel 2007 si segnalano:

ALTRI EVENTI
SIGNIFICATIVI

- *l'approvazione del Regolamento per le Attività Negoziali in applicazione del Codice degli appalti*

A seguito dell'emanazione del D.Lgs. 163/2006, concernente la disciplina dei contratti per gli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, ENAV si è dotata di un Regolamento per le Attività Negoziali. Sono state inoltre pubblicate le procedure riguardanti gli approvvigionamenti, gli acquisti delegati di sede e gli acquisti delegati territoriali.

- *Il cambio di status giuridico di alcuni aeroporti militari e l'inserimento dell'aeroporto di Brescia Montichiari nel novero degli aeroporti affidati dallo Stato ad ENAV.*

In virtù del Protocollo d'intesa interministeriale del 14 ottobre 2004 n. 17681 tra i Ministeri della Difesa, Infrastrutture e Trasporti, Economia e Finanze hanno ricevuto nuovo impulso le attività interministeriali dirette ad accelerare il cambio di status giuridico di alcuni aeroporti militari.

Con decreto del Ministro della Difesa del 3 agosto 2007, di concerto con i Ministri dell'Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e Finanze, l'aeroporto di Brescia Montichiari ha acquisito lo status giuridico di aeroporto civile. Lo stesso decreto ha affidato ad ENAV la fornitura dei servizi della navigazione aerea.

In considerazione dell'eccezionale rilevanza della tematica, in seno al Consiglio di amministrazione di ENAV è in attività il Comitato per il transito degli Aeroporti Militari, al fine di esaminare le iniziative da proporre al Consiglio, tra cui l'entità delle linee di finanziamento necessarie per realizzare l'ammodernamento tecnologico degli impianti degli aeroporti che saranno affidati alla Società e per la gestione

corrente degli impianti stessi.

- *Contratto di programma e di servizio 2004-2006*

Si è in attesa della condivisione definitiva dei testi relativi ai contratti di programma e di servizio 2004-2006 da parte dei tre Ministeri competenti (Trasporti, Economia e Finanze, Difesa) e degli atti finali dell'iter di approvazione (parere del CIPE e delle competenti Commissioni Parlamentari).

Con l'approvazione del contratto di servizio 2004 – 2006 ENAV potrà immediatamente percepire l'importo complessivo di € 137.383.587,35, risultante, al momento, disponibile “a legislazione vigente”, rispetto ai maggiori e persistenti crediti vantati nei confronti dello Stato riportati in contratto, nonché l'importo di € 30.000.000,00 a parziale compensazione dei costi sostenuti per il 2006 per la sicurezza degli impianti ed operativa.

- *Esito positivo dell' Audit Finanziario sul Programma Mediterranean Free Flight.*

Si è positivamente concluso il *financial audit* della Commissione Europea (Direttorato Generale per l'Energia ed i Trasporti) avviato sulle contribuzioni percepite da ENAV in occasione del Programma Mediterranean Free Flight svolto nel corso del 2006 e del 2007.

*Dati economici**PRINCIPALI DATI
ECONOMICI,
PATRIMONIALI E
FINANZIARI*

L'esercizio 2007 si chiude con un **utile ante imposte** di 50,4 milioni di Euro, che, detratte le imposte, evidenzia un utile d'esercizio di 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 avviato 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; non si è quindi reso necessario stabilizzare la tariffa di rotta mediante l'utilizzo del relativo fondo.

	2007	2006	Variazioni
<i>Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni</i>	684.033	673.507	10.526
<i>Altri ricavi</i>	52.300	49.789	2.511
<i>Totale valore della produzione</i>	736.333	723.296	13.037
<i>Costi del personale</i>	357.011	329.529	27.482
<i>Costi esterni</i>	203.545	214.389	(10.844)
<i>Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti</i>	119.760	108.719	11.041
<i>Totale costi della produzione</i>	680.316	652.637	27.679
<i>Reddito della produzione</i>	56.017	70.659	(14.642)
<i>Proventi (oneri) finanziari</i>	(1.892)	7.141	(9.033)
<i>Rettifiche di valore attività finan.rie</i>	190	(38)	228
<i>Proventi (oneri) straordinari</i>	(3.952)	(10.521)	6.569
<i>Risultato ante imposte</i>	50.363	67.241	(16.878)
<i>Imposte correnti, anticipate e differite</i>	(35.326)	(34.536)	(790)
<i>Utile (perdita) d'esercizio</i>	15.037	32.705	(17.668)

Il **Valore della Produzione** al 31 dicembre 2007, ammonta a 736,3 milioni di Euro con un incremento di circa 13,0 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Tale incremento è dovuto all'effetto combinato di alcune cause quali:

- l'aumento dei ricavi di rotta in seguito all'aumento del traffico che ha registrato un +7,1 % in termini di UDS;
- il lieve decremento dei ricavi di terminale, pur in presenza di un incremento del traffico che si attesta a un +8,1 % in termini di UDS, dovuto sia al minor valore unitario della tariffa pari a 2,01 nel 2007 (2,23 Euro nel 2007), sia alla riduzione dei voli internazionali (-4,1%) che incidono a tariffa piena;
- la minor incidenza del Balance n-2 che risulta pari a -1,1 milioni di Euro rispetto a -14,9 milioni di Euro dello stesso nel 2006;

I **Costi della Produzione** presentano complessivamente un incremento pari a 27,7 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il costo del personale è passato da 329,5 del 2006 a 357,0 milioni di Euro del 2007 (+27,5 milioni di Euro).

In particolare, l'aumento del costo del lavoro è essenzialmente determinato:

- dall'incremento delle poste variabili della retribuzione per 11,2 milioni di Euro ed in particolare delle voci quali il premio di risultato, i compensi per le ore aggiuntive e le altre indennità (differimento ferie), strettamente correlate ai consistenti e non previsti incrementi di traffico registrati nel corso del 2007;
- dall'incremento fisiologico di alcune voci stipendiali fisse +2,4% (pari a 4,15 milioni di Euro), dovuto all'aumento dell'organico soprattutto operativo (+30 unità rispetto al 2006) ed agli avanzamenti di parametro in conformità al vecchio e nuovo ordinamento professionale;
- da un importo di 5,6 milioni di Euro erogati, a titolo di *una tantum*, come riconoscimento della mancata attuazione del nuovo ordinamento che sarebbe dovuto decorrere dal gennaio 2004;
- dall'incremento per 6,3 milioni di Euro per i conseguenti oneri previdenziali e assicurativi come effetto dei punti sopra descritti.

I costi esterni evidenziano, invece, un decremento di oltre il 5% (da 214,4 milioni di Euro del 2006 a 203,5 milioni di Euro, -10,8 milioni di Euro) soprattutto connessi alla riduzione dei costi di manutenzione, primo effetto positivo dell'integrazione con la controllata Techno Sky.

I **Proventi e oneri finanziari** si attestano a -1,9 milioni di Euro, in seguito all'incidenza degli interessi passivi connessi alle esposizioni bancarie.

Dati patrimoniali

	2007	2006	Variazioni
Immobilizzazioni			
<i>Imm. Immateriali</i>	62.457	36.383	26.074
<i>Imm. Materiali</i>	1.015.477	991.655	23.822
<i>Imm. Finanziarie</i>	114.650	113.070	1.580
(A) Totale attività immobilizzate	1.192.584	1.141.108	51.476
Capitale d'esercizio			
<i>Rimanenze di magazzino</i>	65.352	62.803	2.550
<i>Crediti ed altre attività</i>	704.496	557.557	146.939
<i>Debiti</i>	(298.482)	(290.879)	(7.603)
<i>Fondi per rischi ed oneri</i>	(72.350)	(57.719)	(14.631)
<i>Altre passività</i>	(137.189)	(128.315)	(8.874)
(B) Totale capitale d'esercizio	261.827	143.447	118.380
(C) Capitale investito dedotte le passività (A+B)	1.454.411	1.284.555	169.856
(D) Trattamento di Fine Rapporto	44.625	46.206	(1.581)
Capitale investito dedotte le passività ed il TFR (C-D)	1.409.786	1.238.349	171.437
<i>Coperto da:</i>			
<i>Patrimonio netto</i>	1.235.189	1.220.152	15.037
Indebitamento finanziario netto a breve (disponibilità monetarie nette)			
<i>Debiti verso banche a breve</i>	221.413	80.000	141.413
<i>Attività finanziarie non imm.te</i>	(40.782)	(46.054)	5.272
<i>Disponibilità liquide</i>	(6.034)	(15.749)	9.715
Posizione finanziaria netta	174.597	18.197	156.400

Il capitale investito dedotte le passività ed il TFR, che si attesta a 1.409 milioni di Euro, si è incrementato di 171,4 milioni di Euro. Tale incremento è dovuto essenzialmente a:

- maggiori attività immobilizzate per 51,5 milioni di Euro, in seguito sia

all'avanzamento dei programmi di investimento che all'aumento del capitale sociale di Techno Sky sottoscritto nel 2007;

- aumento del capitale d'esercizio per 118 milioni di Euro dovuto principalmente a:
 - maggiori crediti verso lo Stato per servizi resi e l'Iva (con tale incremento i crediti complessivi al netto delle quote AMI per anticipazione ammontano a fine 2007 a circa 500 milioni di Euro);
 - incremento dei debiti di natura commerciale (+7,6 milioni di Euro);
 - azzeramento del “debito verso l'azionista per dividendi” in seguito al pagamento, nel mese di marzo 2007, del dividendo deliberato dall'Assemblea ordinaria per il bilancio d'esercizio 2004.
 - aumento dei fondi per rischi ed oneri (+14,6 milioni di Euro), relativi al Fondo imposte differite.

Come effetto di tali variazioni, il capitale investito si attesta a 1.409 milioni di Euro ed è coperto in massima parte dal capitale proprio (1.235 milioni di Euro) e per la parte residua da capitale di terzi (174 milioni di Euro).

Dati finanziari

Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2006 - (Debiti)/Disponibilità liquide		(18.197)
<i>Risultato dell'esercizio</i>	15.037	
<i>Ammortamenti delle immobilizzazioni</i>	117.601	
<i>Accantonamento TFR netto utilizzi</i>	(1.580)	
Autofinanziamento del periodo		131.058
<i>Incremento immobilizzazioni immateriali</i>	(36.951)	
<i>Investimenti in immobilizzazioni materiali</i>	(130.546)	
<i>Investimenti in immobilizzazioni finanziarie</i>	(1.580)	
		(169.077)
Variazione del capitale circolante netto:		
<i>Decremento /(Incremento) dei crediti e ratei e risconti attivi</i>	(149.489)	
<i>Incremento/(Decremento) dei debiti, fondi rischi e ratei e risconti passivi</i>	31.108	
		(118.381)
Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2007- (Debiti)/Disponibilità liquide		(174.597)

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.

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 far ricorso al capitale di terzi per la copertura della parte rimanente del fabbisogno, in attesa dell'incasso dei crediti verso lo Stato.

Per un maggior dettaglio della variazione della posizione finanziaria si rimanda al prospetto di dettaglio n. 1 allegato alla nota integrativa del Bilancio d'esercizio.

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. *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, alla meteorologia ed al monitoraggio del territorio e dell'ambiente.

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 dalla società controllante.

L'attuale Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del *DECRETO
LEGISLATIVO
231/2001*
D.Lgs n. 231/2001, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 7 luglio 2005,
è stato aggiornato alla luce delle variazioni organizzative intervenute nel corso
dell'anno.

La Società ha provveduto alla revisione del Documento Programmatico sulla *DECRETO
LEGISLATIVO
196/2003*
Sicurezza di ENAV per l'anno 2008.

Si è già rappresentato come la nuova Società *in house* di ENAV, divenuta pienamente operativa, abbia completato l'iter organizzativo e funzionale, al fine di garantire al meglio la complessiva attività di gestione degli impianti di ENAV.

INFORMAZIONI
RIGUARDANTI LA
SOCIETÀ
CONTROLLATA
TECHNO SKY

Come rilevato anche dalla Corte dei Conti, la portata storica del processo di internalizzazione — che ha posto fine a decenni di inerzia decisionale più volte stigmatizzata anche dall'organo di controllo — si sta già traducendo in incremento dell'efficienza operativa ed in consistente riduzione dei costi. Si apre così una stagione importante in linea con la strategia di sviluppo di ENAV, caratterizzata da un progressivo incremento nella qualità del processo logistico e manutentivo, al fine di garantire la continuità e l'affidabilità del servizio oltre che da una riduzione dei costi complessivi.

L'integrazione funzionale con Techno Sky consentirà altresì ad ENAV di presentarsi, anche sul mercato europeo, con un'offerta sull'attività *core business*, più ampia e completa, con uno snellimento dei processi in via di ulteriore ottimizzazione, aprendo il campo ad una nuova fase dove lo scambio dei rispettivi “*know-how*” comporterà anche la possibilità per la società controllata di esternare al meglio le proprie potenzialità.

Se, infatti, da un lato il “cliente” principale rimane ENAV, che assorbe la parte di gran lunga prevalente delle attività della controllata, dall'altro per Techno Sky si prospetta la condizione favorevole di attuare anche una strategia di implementazione e diversificazione delle proprie attività, se del caso attraverso nuove partecipazioni, in grado di affermarsi nel mercato di riferimento sia nazionale che internazionale.

Inoltre, le sinergie conseguenti all'integrazione delle competenze professionali delle risorse umane di ENAV e di Techno Sky, congiuntamente ad un importante progetto di riqualificazione che sta già interessando tutto il personale coinvolto, forniranno un contributo notevole verso alcuni dei profili fondamentali della *mission* di ENAV, quali quelli della formazione del personale e della ricerca.

L'attività del 2007 è stata inoltre caratterizzata dall'avvio operativo della *newco* con numerose attività gestionali ed organizzative, tra le quali il trasferimento della

sede sociale e la nomina degli organi sociali per il triennio 2007 - 2009.

Nella prima parte del 2008 è stato altresì approvato il Piano Industriale 2008-2010 di Techno Sky, finalizzato a conseguire gli obiettivi posti fin dall'origine da ENAV a fondamento dell'acquisizione della Società.

Il bilancio al 31-12-2007 chiude con un utile netto di 38.022 Euro ed un valore della produzione pari a 68,2 milioni di Euro.

Il patrimonio netto della società si attesta a 3,1 milioni di Euro.

Di seguito si riportano i principali fatti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio:

*FATTI DI RILIEVO
DOPO LA CHIUSURA
DELL'ESERCIZIO*

- *IVA*

A gennaio è stata rilasciata fideiussione bancaria a favore dell'Agenzia delle Entrate a garanzia del credito e degli interessi maturati tra la data di erogazione del rimborso ed il termine di decadenza dell'accertamento e se ne prevede a breve l'incasso.

A febbraio 2008 è stato richiesto a rimborso una ulteriore tranche di crediti IVA per un importo di 18 milioni di Euro.

- *Nomina del Coordinatore degli slot*

A febbraio 2008 il Ministero dei Trasporti ha trasmesso ai soggetti interessati la richiesta di parere ex art. 4 del Regolamento CE n. 93, modificato dal Regolamento CE 793/2004, per la nomina del coordinatore degli slot.

Dalla nota del Ministero si evince testualmente che *"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".

L'istruttoria risulta tuttora in corso.

*PROPOSTA
ALL'ASSEMBLEA*

Signor Azionista,

il bilancio al 31 dicembre 2007 che viene sottoposto all'approvazione dell'Assemblea riporta un utile netto di esercizio pari ad Euro 15.036.969,85.

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

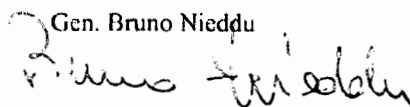
- la relazione degli Amministratori sull'andamento della gestione;
- il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 nel suo insieme e nelle singole appostazioni;
- la destinazione dell'utile di esercizio, pari ad Euro 15.036.969,85 a riserva legale per il 5%, pari a Euro 751.848,49 ai sensi dell'art. 2430 del Codice Civile e, per il restante importo di Euro 14.285.121,36, a riserva per utile a nuovo.

Si invita, pertanto, a deliberare in merito.

La presente relazione è parte integrante
del bilancio approvato in data 31 marzo 2008
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente ,

Gen. Bruno Nieddu



BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2007

Stato Patrimoniale e Conto Economico

(in unità di Euro)

Stato Patrimoniale

ATTIVO		31.12.2007	31.12.2006
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	12.330.750	7.791.405
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	45.478.828	28.105.894
7)	altre	4.647.288	485.716
	Totale I)	62.456.866	36.383.015
II	Immobilizzazioni materiali		
1)	terreni e fabbricati	151.216.765	144.429.876
2)	impianti e macchinario	433.767.512	398.680.759
3)	attrezzature industriali e commerciali	130.956.575	117.851.268
4)	altri beni	39.802.115	76.548.842
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	259.733.690	254.143.799
	Totale II)	1.015.476.657	991.654.544
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	114.531.981	112.951.981
d)	altre imprese	118.182	118.182
	Totale III)	114.650.163	113.070.163
	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI B)	1.192.583.686	1.141.107.722
C)	ATTIVO CIRCOLANTE		
I	Rimanenze		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	65.351.828	62.802.777
	Totale I)	65.351.828	62.802.777
II	Crediti		
1)	verso clienti		
	esigibili entro i 12 mesi	472.827.689	351.534.331
2)	verso imprese controllate		
	esigibili entro i 12 mesi	8.086.380	476.308
4 bis)	crediti tributari		
	esigibili entro i 12 mesi	97.557.220	22.673.228
	esigibili oltre i 12 mesi	113.442.008	167.088.218
4 ter)	imposte anticipate		
	esigibili entro i 12 mesi	9.329.986	9.471.128
5)	verso altri		
	esigibili entro i 12 mesi	3.180.070	4.980.584
6)	per Balance Eurocontrol		
	esigibili oltre i 12 mesi	0	1.113.029
	Totale II)	704.423.353	557.336.826
III	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
4)	altre partecipazioni	0	0
6)	altri titoli	40.782.554	46.054.297
	Totale III)	40.782.554	46.054.297
IV	Disponibilità liquide		
1)	depositi bancari e postali	6.022.434	15.749.218
3)	denaro e valori in cassa	11.184	0
	Totale IV)	6.033.618	15.749.218
	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE C)	816.591.353	681.943.118
D)	RATEI E RISCONTI		
		73.022	219.997
	TOTALE D)	73.022	219.997
	TOTALE ATTIVO	2.009.248.061	1.823.270.837

PASSIVO		31.12.2007	31.12.2006
A)	PATRIMONIO NETTO		
I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV	Riserva legale	5.371.736	3.736.464
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	31.070.152	0
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	15.036.970	32.705.423
	TOTALE PATRIMONIO NETTO A)	1.235.188.818	1.220.151.847
B)	FONDI PER RISCHI ED ONERI		
2)	Fondo imposte anche differite	18.390.382	480.381
3)	altri	53.959.342	57.239.107
	TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI B)	72.349.724	57.719.488
C)	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	44.625.256	46.205.681
D)	DEBITI		
4)	debiti verso banche		
	esigibili entro i 12 mesi	221.412.675	80.000.000
6)	acconti		
	esigibili entro i 12 mesi	63.400.134	55.909.419
7)	debiti verso fornitori		
	esigibili entro i 12 mesi	136.021.918	132.160.423
9)	debiti verso imprese controllate		
	esigibili entro i 12 mesi	13.779.293	4.638.790
12)	debiti tributari		
	esigibili entro i 12 mesi	9.295.953	8.962.601
13)	debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
	esigibili entro i 12 mesi	23.515.383	21.552.649
14)	altri debiti		
	esigibili entro i 12 mesi	44.544.421	65.056.103
15)	debiti Balance Eurocontrol		
	esigibili entro i 12 mesi	2.598.675	
	esigibili oltre i 12 mesi	5.326.457	2.598.676
	TOTALE DEBITI D)	519.894.909	370.878.661
E)	RATEI E RISCONTI	137.189.354	128.315.160
	TOTALE E)	137.189.354	128.315.160
	TOTALE PASSIVO	2.009.248.061	1.823.270.837
	CONTI D'ORDINE		
	- Beni Immobili Trasferiti	1	1
	- Fidejussioni	89.620.467	71.121.248

Conto Economico

		31.12.2007		31.12.2006	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE					
1)	Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
a)	Ricavi delle prestazioni	690.472.688		665.099.930	
b)	Rettifiche tariffe per Balance dell'esercizio	(9.541.331)		(10.072.962)	
c)	Variazioni per balance	4.214.874		7.474.286	
d)	Utilizzo balance anno n-2	(1.113.029)		(14.888.042)	
e)	Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	0	684.033.202	25.893.941	673.507.153
4)	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		2.063.911		1.549.333
5)	Altri ricavi e proventi				
a)	Altri ricavi e proventi	20.235.792		18.239.747	
b)	Contributi in conto esercizio	30.000.000	50.235.792	30.000.000	48.239.747
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE A)			736.332.905		723.296.233
B) COSTI DELLA PRODUZIONE					
6)	Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(6.416.867)		(7.600.319)
7)	Per servizi		(193.745.241)		(206.263.325)
8)	Per godimento di beni di terzi		(4.447.000)		(4.136.499)
9)	Per il personale:				
a)	Salari e stipendi	(256.634.437)		(235.684.445)	
b)	Oneri sociali	(80.004.024)		(73.712.546)	
c)	Trattamento di fine rapporto	(11.198.150)		(10.348.339)	
e)	Altri costi	(9.174.174)	(357.010.785)	(9.783.805)	(329.529.135)
10)	Ammortamenti e svalutazioni				
a)	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(10.876.911)		(4.368.720)	
b)	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(106.724.333)		(101.387.884)	
c)	Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		(152.497)	
d)	Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(1.608.691)	(119.209.935)	(1.260.355)	(107.169.456)
11)	Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		2.549.051		5.178.698
12)	Accantonamenti per rischi		(550.000)		(1.549.500)
13)	Altri accantonamenti		0		0
14)	Oneri diversi di gestione		(1.484.936)		(1.567.094)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE B)			(680.315.713)		(652.636.630)
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)			56.017.192		70.659.603
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI					
15)	Proventi da partecipazioni		88		299.631
16)	Altri proventi finanziari				
c)	titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	2.774.964		5.516.993	
d)	proventi diversi dai precedenti	6.149.048	8.924.012	5.109.010	10.626.003
17)	Interessi e altri oneri finanziari		(10.831.629)		(3.566.074)
17-bis)	Utili e perdite su cambi		15.303		(218.800)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI C)			(1.892.226)		7.140.760
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE					
18)	Rivalutazioni		189.881		0
19)	Svalutazioni				
a)	di partecipazioni	0		0	
c)	titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	(37.741)	(37.741)
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE D)			189.881		(37.741)
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI					
20)	Proventi		3.380.449		6.720.420
21)	Oneri				
a)	imposte relative a esercizi precedenti	(296.613)		(430.162)	
b)	altri oneri	(7.035.985)	(7.332.598)	(16.811.469)	(17.241.631)
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI E)			(3.952.149)		(10.521.211)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE			50.367.698		67.241.411
22)	Imposte sul reddito dell'esercizio				
	Imposte correnti	(17.274.586)		(36.727.028)	
	Imposte differite	(17.910.001)		4.050.658	
	Imposte anticipate	(141.141)	(35.325.728)	(1.859.618)	(34.535.988)
23)	Utile (Perdita) dell'esercizio		15.036.970		32.705.423

**NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO
al 31 dicembre 2007**

PAGINA BIANCA

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 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.

*CONTENUTO E
FORMA DEL
BILANCIO*

Si segnala che, il 2007 costituisce il primo esercizio in cui la Società redige il bilancio consolidato, 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. 8 prospetti di dettaglio che ne costituiscono parte integrante.

La società Reconta Ernst & Young SpA esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2.409 bis Codice Civile.

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..

*CRITERI DI
REDAZIONE DEL
BILANCIO, CRITERI
CONTABILI E CRITERI
DI VALUTAZIONE*

Nel corso del 2007 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.

I criteri di valutazione 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;

- si è tenuto conto dei proventi e degli oneri di competenza dell'esercizio, indipendentemente dalla data dell'incasso o del pagamento;
- si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza anche se conosciuti dopo la chiusura dell'esercizio;
- gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente.

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, 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.

*IMMOBILIZZAZIONI
IMMATERIALI*

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 cespite. Per il primo anno di esercizio l'aliquota di ammortamento viene ridotta del 50%.

*IMMOBILIZZAZIONI
MATERIALI*

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.

Fabbricati:

<i>Fabbricati</i>	4%
<i>Costruzioni leggere</i>	10%

Impianti e macchinari:

<i>Impianti radiofonici</i>	10%
<i>Impianti di registrazione</i>	14%
<i>Impianti di sincronizzazione e centri di controllo</i>	10%
<i>Centrali manuali ed elettromeccaniche</i>	14%
<i>Centrali ed impianti elettronici</i>	10%
<i>Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione</i>	10%
<i>Impianti di alimentazione</i>	9%

Attrezzature industriali e commerciali:

<i>Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista</i>	10%
<i>Attrezzatura varia e minuta</i>	14%

Altri beni:

<i>Mobili e macchine d'ufficio</i>	10%
<i>Macchine elettroniche ed elettromeccaniche</i>	14%
<i>Apparecchiature per elaborazione dati</i>	20%
<i>Autovetture e autoveicoli da trasporto</i>	25%
<i>Velivoli aziendali</i>	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 capitale 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 contributi a valere su spese di ricerca sostenute nell'ambito di progetti finanziati dalla Comunità Europea, vengono accreditati al conto economico allorché incassati.

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.	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE PARTECIPAZIONI
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.	RIMANENZE
I crediti sono iscritti al valore nominale eventualmente rettificato per tenere conto del presumibile valore di realizzo.	CREDITI
Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni relative ad investimenti in fondi assicurativi, sono iscritte al costo d'acquisto e vengono valutate al minore tra il costo e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato. Qualora negli esercizi successivi vengano meno i motivi delle rettifiche effettuate, si procederà ad una rivalutazione nei limiti delle svalutazioni eseguite. 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.	ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI
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.	OPERAZIONI IN VALUTA

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.

Nella voce ratei e risconti sono iscritti i ricavi e i costi conseguiti o sostenuti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi. *RATEI E RISCONTI*

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. *FONDI PER RISCHI ED ONERI*

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. *TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO*

Sono iscritti al valore nominale. *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 62.457 migliaia di Euro registrando una variazione in aumento di 26.074 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2006. Le movimentazioni avvenute, nel corso dell'esercizio, sono state le seguenti:

*IMMOBILIZZAZIONI
IMMATERIALI*

Descrizione	Saldo al 31.12.06	Riclas- sifiche	Incr.	Decr.	Amm.to	Saldo al 31.12.07
<i>Diritti di utiliz.ne opere dell'ingegno</i>	7.791	112	13.150	0	(8.722)	12.331
<i>Altre immobilizzazioni immateriali</i>	486	87	6.229	0	(2.155)	4.647
<i>Immobilizzazioni in corso ed acconti</i>	28.106	7.149	27.394	(17.170)	0	45.479
Totale	36.383	7.348	46.773	(17.170)	(10.877)	62.457

L'incremento della voce "diritti di utilizzazione opere dell'ingegno" per 13.150 migliaia di Euro si riferisce principalmente a: i) il sistema nazionale di validazione, monitoraggio e certificazione del segnale GPS/EGNOS/Galileo usato per il controllo e supporto del traffico aereo per 3.557 migliaia di Euro; ii) i nuovi moduli relativi al sistema informativo gestionale Oracle per la gestione amministrativa degli investimenti, dei cespiti aziendali e della tesoreria per 2.944 migliaia di Euro; iii) le licenze d'uso sia per i sistemi gestionali che operativi per complessivi 3.057 migliaia di Euro; iv) la banca dati meteo per 648 migliaia di Euro; v) i software legati alla sicurezza informatica per 370 migliaia di Euro. Il decremento si riferisce interamente alla quota di ammortamento di competenza dell'esercizio pari a 8.722 migliaia di Euro.

La voce “altre immobilizzazioni immateriali” si è incrementata nell’esercizio di 6.229 migliaia di Euro principalmente per l’implementazione del sistema di gestione per la qualità pari a 5.968 migliaia di Euro. A tal fine si rimanda a quanto già riportato nell’ambito della relazione sulla gestione.

Tra le altre immobilizzazioni immateriali sono incluse anche le migliorie su beni di terzi, quali gli uffici di via Settebagni, via Salaria 713 e via Agri, che nell’esercizio si sono incrementate di 261 migliaia di Euro.

Il decremento della voce in oggetto si riferisce all’ammortamento di competenza pari a 2.155 migliaia di Euro.

La voce “immobilizzazioni in corso ed acconti” ha registrato nell’esercizio un incremento di 27.394 migliaia di Euro, connesso, principalmente, ai seguenti progetti di investimento:

- **Coflight** per 7.539 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. Nel 2007 si è conclusa la Project Definition.
- **Airnas** per 3.759 migliaia di Euro, riguardante l’adeguamento del sistema per lo sviluppo delle procedure di volo e realizzazione delle procedure di volo GNSS.
- **Siam** per 1.254 migliaia di Euro, sistema innovativo CNS/ATM per aeroporti minori 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.
- **Banca dati AIS** per 1.210 migliaia di Euro, il software di interfaccia che

permetterà il collegamento con il database europeo delle informazioni aeronautiche EAD (European AIS Database) fornendo e ricevendo informazioni.

I decrementi per 17.170 migliaia di Euro si riferiscono ai progetti conclusi nell'esercizio ed entrati in uso. Le riclassifiche, pari a 7.348 migliaia di Euro sono relative essenzialmente alla corretta allocazione nell'ambito delle attività connesse all'avvio del nuovo modulo di gestioni cespiti, delle immobilizzazioni immateriali per progetti in corso di realizzazione che erano stati imputati nelle immobilizzazioni materiali.

Nel prospetto di dettaglio n. 2 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.

Le voce in oggetto ammonta a 1.015.477 migliaia di Euro con una variazione netta in aumento di 23.822 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2006.

*IMMOBILIZZAZIONI
MATERIALI*

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 31.12.06	Riclas sifiche	Incr.	Decr.	Amm.to	Saldo al 31.12.07
<i>Terreni e fabbricati</i>	144.430	(19.270)	33.732	0	(7.675)	151.217
<i>Impianti e macchinari</i>	398.681	29.041	74.945	(9)	(68.891)	433.767
<i>Attrezzature industriali e comm.li</i>	117.851	3.591	23.567	(12)	(14.040)	130.957
<i>Altri beni</i>	76.549	(33.614)	13.010	(25)	(16.118)	39.802
<i>Immobilizzazioni in corso ed acc.ti</i>	254.144	24.581	131.972	(150.963)	0	259.734
Totale	991.655	4.329	277.226	(151.009)	(106.724)	1.015.477

Gli incrementi complessivi dell'esercizio, pari a 277.226 migliaia di Euro, si riferiscono:

- per 145.254 migliaia di Euro ad investimenti ultimati ed entrati in funzione nel corso dell'esercizio, tra cui si evidenziano: i) l'ammodernamento del radar primario e secondario del sito di Ravenna e del radar secondario del sito di Lambro; ii) l'installazione di un secondo radar di superficie nel sedime aeroportuale di Milano Malpensa; iii) l'ammodernamento di vari impianti di radioassistenza nei siti di Carmignano, Latina, Genova, Forlì, Rieti, Napoli; iv) l'ammodernamento delle comunicazioni TBT di Ronchi dei Legionari; v) l'ammodernamento dei sistemi di comunicazione TBT per i voli VFR del centro di controllo di Roma; vi) la realizzazione di un sistema di multilaterazione per il potenziamento del controllo a terra della movimentazione aeroportuale di Linate; vii) l'ammodernamento del sistema ATS di Roma Fiumicino; viii) l'installazione di sistemi di antintrusione sul tutto il territorio nazionale;
- per 131.972 migliaia di Euro a progetti di investimento in corso di realizzazione tra cui il sistema integrato per la rilevazione del wind shear a Palermo, il Disaster Recovery, la realizzazione del nuovo blocco tecnico di Venezia Tessera e Lamezia Terme, l'allestimento TLC e Meteo e automazione torre di Bergamo, l'ammodernamento delle comunicazioni TBT, il Piano radar, l'ammodernamento delle radioassistenze.

I decrementi dell'esercizio pari a complessivi 151.009 migliaia di Euro, si riferiscono per 145.254 migliaia di Euro al decremento delle immobilizzazioni in corso ed acconti per l'entrata in esercizio dei cespiti dei programmi di investimento ultimati nel 2007 e classificati a voce propria e, per la restante parte, sia al valore netto contabile di cespiti dismessi e posti in fuori uso, sia all'effetto di sistemazioni contabili effettuate nell'esercizio, tra cui le riclassifiche alle immobilizzazioni immateriali precedentemente commentate. Nel 2007, in occasione dell'entrata in

uso del modulo di gestione cespiti del sistema informativo Oracle, è stata effettuata un'approfondita analisi e controllo degli investimenti aziendali registrati sui libri dalla data di trasformazione in S.p.A.. Gli esiti di tale analisi hanno comportato una serie di sistemazioni contabili il cui effetto netto negativo a conto economico per 3.803 migliaia di Euro è stato rilevato tra gli oneri della gestione straordinaria.

Gli ammortamenti di competenza dell'esercizio sono stati pari a 106.724 migliaia di Euro.

Si evidenzia che parte degli investimenti, per un costo storico pari a 174.259 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.

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.

Le immobilizzazioni finanziarie, rappresentate da partecipazioni, ammontano al 31 dicembre 2007, a 114.650 migliaia di Euro (113.070 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) e sono così composte:

*IMMOBILIZZAZIONI
FINANZIARIE*

Descrizione	Saldo al 31.12.06	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.07
<i>Partecipazioni:</i>				
<i>a) in imprese controllate</i>	112.952	1.580	0	114.532
<i>b) in altre imprese</i>	118	0	0	118
Totale	113.070	1.580	0	114.650

L'incremento dell'esercizio si riferisce interamente alla società controllata Techno Sky S.r.l. e riguarda il versamento in conto capitale finalizzato all'aumento del capitale sociale sottoscritto da Enav nel mese di agosto in aderenza alla delibera assembleare. 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 2007.

Nell'ambito della voce relativa alle imprese controllate è compresa anche la partecipazione detenuta nel Consorzio Sicta per 705 migliaia di Euro, pari ad una quota di possesso del 60% del Fondo Consortile.

Le partecipazioni in altre imprese si riferiscono per 100 migliaia di Euro alla partecipazione del 10% nel Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq (CIITI) e per le restanti 18 migliaia di Euro alla quota del 18% nel gruppo europeo di interesse economico ESSP (European Satellite Services Provider).

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.

Il Gruppo Europeo di Interesse Economico ESSP ha come obiettivo la gestione operativa del satellite EGNOS e la commercializzazione del relativo segnale.

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 2007 a 65.352 migliaia di Euro (62.802 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) e la variazione avvenuta nel corso dell'esercizio è stata la seguente: RIMANENZE

Descrizione	Saldo al 31.12.06	Variazione netta	Saldo al 31.12.07
<i>Magazzino fiduciario</i>	60.929	4.233	65.162
<i>Magazzino diretto</i>	5.855	(239)	5.616
<i>Magazzino radiomisure</i>	1.021	0	1.021
	67.805	3.994	71.799
<i>Fondo Svalutazione magazzino</i>	(5.003)	(1.444)	(6.447)
Totale netto	62.802	2.550	65.352

L'incremento netto, al lordo del Fondo svalutazione magazzino, pari a 3.994 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 l'approvvigionamento di materiali consumabili a supporto principalmente dei sistemi radar e meteo nazionali. Con riferimento al fondo svalutazione magazzino si evidenzia che lo stesso è stanziato a fronte delle parti di ricambio presenti nel magazzino fiduciario che risultano obsolete e destinate al fuori uso. L'incremento dell'esercizio, per 1.444 migliaia di Euro, riguarda parti di ricambio non più utilizzabili in quanto i relativi sistemi sono stati sostituiti con altri di recente installazione, quali i radar di Ravenna (primario e secondario) e di Lambro (solo secondario); 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 società controllata Techno Sky S.r.l. che li gestisce per conto dell'Enav.

CREDITI

I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 472.828 migliaia di Euro (351.534 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) registrando un incremento netto di 121.294 migliaia di Euro, e sono così composti:

*CREDITI VERSO
CLIENTI*

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06
Credito verso Eurocontrol	99.561	104.172
Credito verso Ministero dell'Econ. e Finanze	312.270	230.256
Credito verso Ministero dei Trasporti	60.000	30.000
Crediti verso altri clienti	12.279	9.332
Crediti in sofferenza	1.905	3.372
	486.015	377.132
Fondo svalutazione crediti	(13.187)	(25.598)
Totale crediti verso clienti	472.828	351.534

Il “credito verso Eurocontrol” si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2007 pari rispettivamente a 84.831 migliaia di Euro e 14.730 migliaia di Euro. Il decremento netto del credito è dovuto, principalmente, all’effetto combinato dei maggiori incassi registrati nel periodo e decrementi connessi alla cancellazione di crediti in precedenza svalutati e parzialmente recuperati. Si fa presente che nei mesi successivi alla chiusura dell’esercizio sono stati incassati 65 milioni di Euro.

Il “credito verso il Ministero dell’Economia e Finanze” pari a 312.270 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. Tale credito, per 174.347 migliaia di Euro, è relativo a quanto maturato nel triennio 2004/2006 e non ancora incassato a fine 2007. Con l'approvazione del contratto di servizio 2004-2006 ENAV potrà percepire immediatamente l'importo complessivo di circa 137.384 migliaia di Euro risultante al momento disponibile *“a legislazione vigente”* rispetto ai maggiori crediti vantati nei confronti dello Stato e riportati in contratto. Non sussistono dubbi sulla esigibilità di tale 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. L'incremento dell'esercizio si riferisce alla quota di competenza del 2007. L'incasso del credito per la quota 2006, secondo l'interpretazione ministeriale, è subordinato alla formalizzazione del Contratto di Servizio 2004/2006.

I crediti verso altri clienti si riferiscono ad alcune società di gestione aeroportuale.

I “crediti in sofferenza” interamente svalutati, si riferiscono ai crediti per l'assistenza al volo sorti precedentemente all'adesione ad Eurocontrol. Il decremento di 1.467 migliaia di Euro si riferisce agli incassi registrati nel corso dell'esercizio, rilevati tra i proventi della gestione ordinaria.

Il “fondo svalutazione crediti” pari a 13.187 migliaia di Euro (25.598 migliaia di euro al 31 dicembre 2006) ha subito nel periodo un decremento netto pari a 12.411 migliaia di Euro in seguito alle seguenti movimentazioni:

Descrizione	Saldo al 31.12.06	Incrementi	Decrementi		Saldo al 31.12.07
			cancellazioni	utilizzi	
<i>Fondo svalutazione crediti</i>	25.598	1.609	(11.233)	(2.787)	13.187
Totale	25.598	1.609	(11.233)	(2.787)	13.187

L'incremento dell'esercizio pari a 1.609 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 chiuso l'attività nel corso dell'esercizio. Il decremento, pari a complessivi 14.020 migliaia di Euro, si riferisce per 11.233 migliaia di Euro a cancellazioni di residui crediti in quanto considerati non più recuperabili e riguardanti esclusivamente i crediti di rotta e per 2.787 migliaia di Euro all'incasso di crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti di cui per 1.467 migliaia di Euro relativi a quote di piani di rientro su crediti in sofferenza.

I crediti verso imprese controllate, ammontano a 8.086 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007 (476 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006), e si riferiscono per 7.906 migliaia di Euro al credito verso la società controllata Techno Sky, di cui 7.638 migliaia di Euro relativo al conto corrente di corrispondenza instaurato nell'esercizio con la controllata su cui maturano interessi ai tassi di mercato. La restante parte, pari a 180 migliaia di Euro, si riferisce al credito verso il Consorzio Sicta per il canone di locazione degli uffici di proprietà di Enav.

*CREDITI VERSO
IMPRESE
CONTROLLATE*

Ammontano complessivamente a 210.999 migliaia di Euro (189.761 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) registrando un incremento di 21.238 migliaia di Euro, e sono così composti:

CREDITI TRIBUTARI

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06
<i>Entro i dodici mesi</i>		
Credito verso erario per IVA	77.792	15.675
Credito per imposte dirette	19.765	6.998
<i>Totale entro i dodici mesi</i>	<i>97.557</i>	<i>22.673</i>
<i>Oltre i dodici mesi</i>		
Credito verso erario per IVA	113.442	167.088
<i>Totale oltre i dodici mesi</i>	<i>113.442</i>	<i>167.088</i>
Totale complessivo	210.999	189.761

Il “credito verso erario per IVA” entro i dodici mesi, pari a 77.792 migliaia di Euro, si è incrementato principalmente per la riclassifica a breve del credito IVA chiesto a rimborso nel 2002 comprensivo di interessi fino al 2007, per un importo di 57.886 migliaia di Euro. Nel mese di gennaio 2008, infatti, è stata richiesta e prestata fideiussione bancaria a favore dell’Agenzia delle Entrate per un importo pari a 61.049 migliaia di Euro comprensivo degli interessi fino alla scadenza dei termini di accertamento, che fa ragionevolmente ritenere che il rimborso possa avvenire entro l’esercizio 2008.

Si rappresenta inoltre che per il credito IVA relativo all’anno 2001, chiesto a rimborso, sono scaduti i termini di accertamento.

Il “credito verso erario per IVA” oltre i 12 mesi, si è decrementato in seguito a quanto sopra riportato ed incrementato nell’esercizio per 2.798 migliaia di Euro per gli interessi maturati sul credito richiesto a rimborso negli anni precedenti. Si segnala che nei primi mesi del 2008, è stato richiesto a rimborso l’importo di 18.000 migliaia di Euro.

Il “credito per imposte dirette” pari a 19.765 migliaia di Euro, si riferisce principalmente al credito IRES per 18.320 migliaia di Euro relativo agli acconti versati nel 2007 e per 1.362 migliaia di Euro al credito IRAP pari alla differenza tra l’imposta di competenza del periodo per 17.275 migliaia di Euro e gli acconti versati nel corso dell’esercizio per 18.637 migliaia di Euro.

Ammontano a 9.330 migliaia di Euro (9.471 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) *IMPOSTE ANTICIPATE* e sono iscritte prevalentemente su fondi tassati, fondo svalutazione magazzino e perdite fiscali relative all’esercizio 2007. Le movimentazioni avvenute nel corso dell’esercizio sono state le seguenti:

Descrizione	Saldo al 31.12.06	Incr.	Decr.	Saldo al 31.12.07
<i>Imposte antic. su f.di rischi tassati</i>	7.336	151	(2.276)	5.211
<i>Imposte antic. su sval.ne magazzino</i>	1.888	461	(293)	2.056
<i>Imposte antic. su perdite fiscali</i>	-	1.887	-	1.887
<i>Altre</i>	247	83	(154)	176
Totale	9.471	2.582	(2.723)	9.330

L'incremento pari a 2.582 migliaia di Euro riguarda, principalmente, la rilevazione di imposte anticipate sugli accantonamenti assoggettati a tassazione pari a 612 migliaia di Euro e sulla perdita fiscale emergente dalla determinazione delle imposte del 2007 per 1.887 migliaia di Euro. Il decremento dell'esercizio pari a 2.723 migliaia di Euro si riferisce per 1.401 migliaia di Euro alle quote dedotte nell'esercizio di fondi tassati e per 1.322 migliaia di Euro all'adeguamento alle nuove aliquote IRES ed IRAP pari al 31,9% rispetto a quelle vigenti al 31 dicembre 2007 pari al 37,75%. 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.

La voce in oggetto, interamente con scadenza entro i 12 mesi, mostra un saldo pari a 3.180 migliaia di Euro (4.980 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) ed è così composta:

*CREDITI VERSO
ALTRI*

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06
Crediti verso il personale	3.622	3.622
Credito verso ASI	-	2.100
Crediti verso il personale	726	379
Depositi cauzionali	430	425
Credito verso Amministrazione Difesa	168	168
Credito per gestione patrimoniale	-	525
Crediti diversi	1.856	1.383
	6.802	8.602
Fondo svalutazione altri crediti	(3.622)	(3.622)
Totale altri crediti	3.180	4.980

Il “credito verso il personale” riguarda il credito per anticipi missioni erogate, già oggetto di indagine da parte dell’autorità giudiziaria e svalutato prudenzialmente negli anni precedenti per 3.622 migliaia di Euro. 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. Nel 2007 vi sono state delle sentenze positive per Enav che hanno rigettato i ricorsi, presentati dal personale, avverso il licenziamento per giusta causa.

Il “credito verso l’Agenzia Spaziale Italiana (ASI)” si è azzerato in seguito all’incasso del credito avvenuto nel mese di luglio 2007.

Il “credito per gestione patrimoniale” si è azzerato in seguito all’uscita dall’investimento finanziario Pioneer.

Il “credito per balance Eurocontrol” si è azzerato nell’esercizio in seguito al rigiro a conto economico del relativo importo (1.113 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006). 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 2007, a 40.783 migliaia di Euro, con un decremento rispetto all'esercizio precedente di 5.271 migliaia di Euro. Tale riduzione è legata al disinvestimento effettuato nel corso dell'esercizio sia della gestione patrimoniale Pioneer Investments che dei fondi assicurativi RAS.

ATTIVITÀ
FINANZIARIE CHE
NON COSTITUISCONO
IMMOBILIZZAZIONI

Il portafoglio titoli al 31 dicembre 2007 è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06
<i>Gestione patrimoniale</i>		
<i>Altri titoli:</i>		
<i>Obbligazioni e titoli di stato</i>	-	1.416
<i>Fondi Hedge</i>	-	3.241
<i>Totale gestione patrimoniale</i>	-	4.657
<i>Fondi assicurativi RAS</i>	-	995
<i>Fondi assicurativi AIG</i>	40.783	40.402
<i>Totale fondi assicurativi</i>	40.783	41.397
Totale attività finanziarie che non costituiscono imm.ni	40.783	46.054

Nei primo semestre dell'esercizio 2007 si è proceduto al realizzo dell'investimento finanziario sia nella gestione patrimoniale, che ha generato un provento netto pari a 678 migliaia di Euro, sia nei fondi assicurativi RAS generando una plusvalenza di 6 migliaia di Euro.

I fondi assicurativi AIG al 31 dicembre 2007, evidenziano, una variazione netta positiva di 381 migliaia di Euro attestandosi a 40.783 migliaia di Euro.

Le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale ammontano a 6.034 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007 (15.749 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) e sono comprensive degli interessi maturati e delle giacenze di cassa per 11

DISPONIBILITÀ
LIQUIDE

migliaia di Euro.

Il saldo al 31 dicembre 2007 è pari a 73 migliaia di Euro (220 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) e si riferisce esclusivamente ai risconti attivi rilevati su premi assicurativi e canoni di locazione. *RATE E RISCONTI*

Stato Patrimoniale Passivo

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2007 è così composto:

PATRIMONIO NETTO

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06
<i>Capitale sociale (*)</i>	<i>1.121.744</i>	<i>1.121.744</i>
<i>Riserva legale</i>	<i>5.371</i>	<i>3.736</i>
<i>Altre riserve:</i>		
<i>a) Riserva ex L. 292/93</i>	<i>9.189</i>	<i>9.189</i>
<i>b) Riserva straordinaria</i>	<i>961</i>	<i>961</i>
<i>c) Riserva contributi in conto capitale</i>	<i>51.816</i>	<i>51.816</i>
<i>Utili/(Perdite) portati a nuovo</i>	<i>31.070</i>	<i>0</i>
<i>Utile/(Perdita) dell'esercizio</i>	<i>15.037</i>	<i>32.705</i>
Totale	1.235.188	1.220.151

() 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 20 aprile 2007, è stato deliberato di: i) accantonare a riserva legale il 5% del risultato d'esercizio per un importo pari a 1.635 migliaia di Euro; ii) riportare a riserva per utili a nuovo il restante importo pari a 31.070 migliaia di Euro.

Con riferimento alla composizione delle "altre riserve" si riporta quanto segue:

- "Riserva ex Lege 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 esposti al netto delle relative imposte differite.

Ammontano complessivamente a 72.350 migliaia di Euro (57.719 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) e la composizione e movimentazione dell'esercizio è riportata nella seguente tabella:

*FONDI PER
RISCHI ED ONERI*

Descrizione	Saldo al 31.12.06	Incr.	Decr.	Saldo al 31.12.07
<i>Fondo imposte differite</i>	<i>480</i>	<i>18.290</i>	<i>(380)</i>	<i>18.390</i>
Totale	480	18.290	(380)	18.390
<i>Altri fondi:</i>				
<i>F.do rischi per il contenz.so con il personale</i>	<i>13.161</i>	<i>0</i>	<i>(3.696)</i>	<i>9.465</i>
<i>F.do rischi per altri contenziosi in essere</i>	<i>5.449</i>	<i>550</i>	<i>(133)</i>	<i>5.866</i>
<i>Fondo stabilizzazione tariffe</i>	<i>38.629</i>	<i>0</i>		<i>38.629</i>
Totale altri fondi	57.239	550	(3.829)	53.960
Totale complessivo	57.719	18.840	(4.209)	72.350

L'incremento del "fondo imposte differite" per 18.290 migliaia di Euro si riferisce principalmente alla rilevazione di imposte differite sui maggiori ammortamenti dedotti ai fini fiscali, generati dalla differenza tra gli ammortamenti ordinari rilevati nel Conto Economico in base alle aliquote economiche tecniche rappresentative della vita utile del bene e quelle fiscalmente ammesse, di cui al D.M. del 31 dicembre 1988. Tale differenza è computata in riduzione del reddito imponibile, come previsto dal TUIR. Il decremento per 380 migliaia di Euro si riferisce per 362 migliaia di Euro alla quota delle plusvalenze tassate nell'esercizio per i quali la società, in aderenza alla normativa fiscale, ha optato per la tassazione in quote costanti, al rigiro delle differite sugli utili su cambi non realizzate e sulla

svalutazione crediti e per 18 migliaia di Euro all'adeguamento della tassazione alle nuove aliquote fiscali. 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" è dovuto ai contenziosi risolti nel corso dell'esercizio per circa 196 migliaia di Euro e all'utilizzo del fondo in seguito alla rivisitazione del grado di rischio di alcuni contenziosi non più considerati probabili per 3.500 migliaia di Euro. 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 presupposti per poter procedere ad un accantonamento a fondo rischi.

Il "fondo rischi per altri contenziosi in essere" si è incrementato nell'esercizio per 550 migliaia di Euro, a fronte della quantificazione effettuata per alcune passività relative a giudizi di primo grado in cui la Società potrebbe risultare soccombente. Il decremento per 133 migliaia di Euro è relativa a contenziosi chiusi nell'esercizio.

Nell'esercizio non si è reso necessario stabilizzare la tariffa di rotta mediante l'utilizzo del relativo fondo, in quanto la tariffa determinata a consuntivo è risultata pari a Euro 66,87 inferiore rispetto alla tariffa applicata a preventivo pari a Euro 67,50.

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. Le movimentazioni su riepilogate sono commentate sinteticamente nella tabella seguente:

Descrizione	Importi
Saldo al 31 dicembre 2003	72.697
<i>Incrementi</i>	22.449
<i>Decrementi</i>	(43.457)
Saldo al 31 dicembre 2004	51.689
<i>Incrementi</i>	0
<i>Decrementi</i>	(9.975)
Saldo al 31 dicembre 2005	41.714
<i>Incrementi</i>	22.809
<i>Decrementi</i>	(25.894)
Saldo al 31 dicembre 2006	38.629
<i>Incrementi</i>	0
<i>Decrementi</i>	0
Saldo al 31 dicembre 2007	38.629

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.

*TRATTAMENTO
DI FINE
RAPPORTO*

Il TFR maturato dal 1° gennaio 2007 è stato destinato ai Fondi di Previdenza aziendale Previdai e Prevaer, al Fondo di Tesoreria istituita presso l'INPS o ad altri Fondi pensione sulla base delle scelte effettuate dal personale dipendente ad eccezione dei nuovi assunti per il quali non è scaduto il termine per la scelta ai fini della destinazione del fondo. Il TFR non contiene il debito verso i dipendenti che non hanno esercitato l'opzione per il passaggio dal Trattamento di Fine Servizio (T.F.S.) 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 31.12.06	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.07
<i>Trattamento di fine rapporto</i>	46.206	11.198	(12.779)	44.625
Totale	46.206	11.198	(12.779)	44.625

L'incremento del fondo TFR, pari a 11.198 migliaia di Euro, si riferisce all'accantonamento della quota di TFR maturata nell'esercizio che per complessivi 8.490 migliaia di Euro è stata destinata ai fondi di previdenza aziendale, Prevaer e Previndai (6.873 migliaia di Euro) e al Fondo INPS (1.617 migliaia di Euro) sulla base delle scelte effettuate dal personale dipendente.

I decrementi di 12.779 migliaia di Euro, riguardano per 8.490 migliaia di Euro i già citati accantonamenti destinati ai fondi previdenziali, e per la restante parte, pari a 4.288 migliaia di Euro, si riferiscono alla cessazione di rapporti di lavoro (3.027 migliaia di Euro), ad anticipi erogati al personale che ne ha fatto richiesta (618 migliaia di Euro), al contributo dello 0,5% ed all'imposta sostitutiva sulla rivalutazione.

I debiti, ad eccezione del Balance Eurocontrol per 5.326 migliaia di Euro, con una scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 519.895 migliaia di Euro (370.879 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) e sono così composti: *DEBITI*

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06
Debiti verso banche	221.413	80.000
Acconti	63.400	55.909
Debiti verso fornitori	136.022	132.160
Debiti verso controllate	13.779	4.639
Debiti tributari	9.296	8.963
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale	23.515	21.553
Altri debiti:		
Debiti verso il personale	37.932	33.635
Debiti verso l'azionista per dividendi	-	25.000
Debiti per previdenza integrativa	4.905	3.523
Altri debiti	1.707	2.898
	44.544	65.056
Debiti per balance Eurocontrol	7.925	2.599
Totale	519.894	370.879

In seguito al perdurare del mancato incasso dei crediti verso i Ministeri e del credito IVA, si è fatto ricorso ad affidamenti bancari, concessi da primari istituti di credito, per complessivi 221.413 migliaia di Euro, che sono stati erogati da BNL Gruppo BNP Paribas, Unicredit Banca d'Impresa e Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo. Le condizioni a cui sono regolati sono le seguenti:

*DEBITI VERSO
BANCHE*

- a) linea di credito concessa da BNL nel mese di novembre 2006 per un totale massimo complessivo di 150.000 migliaia di Euro utilizzata per 75.000 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007. Tale linea di credito è utilizzabile liberamente fino a 75.000 migliaia di Euro ed è regolata al tasso pari all'Euribor medio mensile (base 365) incrementato di uno spread di 0,10 punti percentuali, senza la previsione di un termine massimo di rientro ma con possibilità di effettuare rimborsi in qualsiasi momento;
- b) finanziamento concesso da BNL al 31 dicembre 2007 di 15.000 migliaia di Euro con scadenza a 1 mese rinnovabile ed è regolato al tasso annuo del 4,58% comprensivo di uno spread di 0,08 punti percentuali;
- c) linea di credito concessa a fine 2006 da Unicredit per un ammontare complessivo di 150.000 migliaia di Euro ed utilizzata per 80.000 migliaia di Euro al 31 dicembre 2007. Tale linea di credito ha una validità di 18 mesi dal

momento dell'erogazione. Il tasso applicato è pari all'Euribor media mensile o trimestrale (base 365) maggiorato di uno spread di 0,10 punti percentuali ed è rimborsabile in un'unica soluzione alla scadenza;

- d) linea di credito concessa nel 2007 da Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo per un importo complessivo di 150.000 migliaia di Euro utilizzata al 31 dicembre 2007 per complessivi 51.413 migliaia di Euro di cui 50.000 migliaia di Euro in quota capitale e 1.413 migliaia di Euro per interessi. Tale affidamento con scadenza iniziale al 31 dicembre 2007 rinnovabile è regolato al tasso pari alla media mensile Euribor (base 365) maggiorato di uno spread di 0,08 punti percentuali fino ad una esposizione di 70.000 migliaia di Euro. Per esposizioni maggiori di tale importo lo spread applicato è pari a 0,125 punti percentuali.

Ammontano a complessivi 63.400 migliaia di Euro (55.909 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) con un incremento di 7.491 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente in seguito ai maggiori incassi da parte di Eurocontrol connessi al maggior traffico sviluppato. Infatti, 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 58.942 migliaia di Euro e, per 4.458 migliaia di Euro, ai ricavi relativi alla fornitura dei servizi di assistenza al volo negli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile. Tali importi verranno congruati con il credito vantato verso lo stesso Ministero per le prestazioni rese in regime di esenzione tariffaria e per i contributi sugli aeroporti. *ACCONTI*

I "debiti verso fornitori" ammontano a 136.022 migliaia di Euro (132.160 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) comprensivi delle fatture da ricevere per 59.733 migliaia di Euro. Tale debito è diminuito nei mesi successivi in seguito ai pagamenti effettuati per un importo pari a circa 42 milioni di Euro. *DEBITI VERSO FORNITORI*

I debiti verso controllate pari a 13.779 migliaia di Euro (4.639 migliaia di Euro al *DEBITI VERSO CONTROLLATE*

31 dicembre 2006) si riferiscono per 12.165 migliaia di Euro al debito verso la Techno Sky S.r.l. riferiti principalmente all'ultimo bimestre del contratto di manutenzione degli impianti di assistenza al volo e al servizio di controllo in volo delle radioassistenze. La restante parte, pari a 1.614 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.

I “debiti tributari” pari a complessivi 9.296 migliaia di Euro (8.963 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) si riferiscono principalmente alle ritenute effettuate al personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2008 per 9.264 migliaia di Euro. *DEBITI TRIBUTARI*

Il “debito verso istituti di previdenza e sicurezza sociale” pari a 23.515 migliaia di Euro, (21.553 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006), 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 pari a 2.217 migliaia di Euro, anche ai contributi relativi al costo del personale rilevato per competenza, pari a 9.629 migliaia di Euro. *DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE*

Si segnala che nel mese di gennaio 2008 in sede di versamento dei contributi, è stato erroneamente versato all'INPDAP un maggiore importo pari a 2.794 migliaia di Euro, che non genera effetti nel bilancio 2007. Tale importo, come da accordi con l'istituto in oggetto, verrà compensato nei successivi versamenti.

Gli altri debiti ammontano a 44.544 migliaia di Euro (65.056 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) e sono così composti: *ALTRI DEBITI*

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06
<i>Altri debiti:</i>		
Debiti verso il personale	37.932	33.635
Debito verso l'azionista per dividendi	-	25.000
Debiti per previdenza integrativa	4.905	3.523
Altri	1.707	2.898
Totale	44.544	65.056

Il “debito verso il personale” pari a 37.932 migliaia di Euro accoglie: i) il debito per ferie maturate e non godute per 11.044 migliaia di Euro (10.342 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006); ii) i debiti connessi al personale per complessivi 26.888 migliaia di Euro, di cui relativi a straordinario, ore aggiuntive e maggiorazioni per lavoro in turno di competenza dell'esercizio pari a 3.462 migliaia di Euro e al premio di risultato di competenza dell'esercizio per complessivi 21.669 migliaia di Euro che per la parte variabile è stata determinata in funzione dei ricavi da Unità di Servizio in aderenza agli accordi sindacali vigenti.

Il “debito verso l'azionista per dividendi” si è azzerato in seguito al pagamento, nel mese di marzo 2007, del dividendo deliberato dall'Assemblea ordinaria di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004.

I “debiti per previdenza integrativa” pari a complessivi 4.905 migliaia di Euro riguarda l'importo da versare ai fondi di previdenza aziendali quali Prevaer e Previndai.

Gli “altri debiti”, che ammontano a 1.707 migliaia di Euro, si sono decrementati nell'esercizio principalmente a seguito del versamento alla Vitrociset S.p.A. dell'aggiustamento del prezzo di acquisto della partecipazione in Techno Sky come previsto contrattualmente.

Il “debito per balance Eurocontrol” ammonta a 7.925 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*

Si riferiscono interamente a risconti passivi ed ammontano, al 31 dicembre 2007, a 137.189 migliaia di Euro (128.315 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) e sono principalmente formati da:

*RATEI E
RISCONTI
PASSIVI*

- contributi PON ricevuti per specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud per 135.284 migliaia di Euro (127.461 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006). La variazione dell'esercizio è dovuta all'effetto netto tra contributi ricevuti nel 2007 pari a 17.695 migliaia di Euro (30.233 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) ed il rigiro al conto economico del risconto per 9.872 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
<i>Contributi incassati nel 2002</i>	<i>11.314</i>
<i>Contributi incassati nel 2003</i>	<i>22.018</i>
<i>Utilizzi nel 2003</i>	<i>(3.780)</i>
Saldo al 31 dicembre 2003	29.552
<i>Contributi incassati nel 2004</i>	<i>89.230</i>
<i>Utilizzi nel 2004</i>	<i>(5.707)</i>
Saldo al 31 dicembre 2004	113.075
<i>Contributi incassati nel 2005</i>	<i>10.638</i>
<i>Utilizzi nel 2005</i>	<i>(15.569)</i>
Saldo al 31 dicembre 2005	108.144
<i>Contributi incassati nel 2006</i>	<i>30.233</i>
<i>Utilizzi nel 2006</i>	<i>(10.916)</i>
Saldo al 31 dicembre 2006	127.461
<i>Contributi incassati nel 2007</i>	<i>17.695</i>
<i>Utilizzi nel 2007</i>	<i>(9.872)</i>
Saldo al 31 dicembre 2007	135.284

- contributi europei pari a complessivi 698 migliaia di Euro (220 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) 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.

I conti d'ordine sono rappresentati da:

CONTI D'ORDINE

- i) 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;
- ii) garanzie prestate a favore di terzi pari a complessivi 9.658 migliaia di Euro di cui a favore dell'Amministrazione Finanziaria per crediti IVA a rimborso 7.684 migliaia di Euro e locazioni passive per 555 migliaia di Euro;
- iii) garanzie ricevute a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura stipulati per 79.962 migliaia di Euro.

Conto Economico**Valore della produzione**

I ricavi delle vendite e delle prestazioni al 31 dicembre 2007 ammontano a 684.033 migliaia di Euro (673.507 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) registrando un incremento di 10.526 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

*RICAVI DELLE
VENDITE E DELLE
PRESTAZIONI*

La voce in oggetto è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06	Variazioni
<u>Ricavi delle vendite e delle prestazioni:</u>			
Ricavi di rotta	506.360	475.830	30.530
Ricavi di terminale	43.582	45.648	(2.066)
Utilizzo balance n-2	(1.113)	(14.888)	13.775
<u>Esenzioni:</u>			
Rotta	18.338	19.466	(1.128)
Terminale	30.552	30.699	(147)
Aerop. a basso traffico e aerop maggiori	88.188	89.442	(1.254)
<i>Totale esenzioni</i>	137.078	139.607	(2.529)
Rettifiche tariffe per balance dell'anno	(5.326)	(2.599)	(2.727)
Utilizzo fondo stabilizzazione tariffe	-	25.894	(25.894)
<i>Effetto balance</i>	(5.326)	23.295	(28.621)
Ricavi da business complementari	3.452	4.015	(563)
Totale ricavi delle vendite e delle prestazi	684.033	673.507	10.526

I ricavi di rotta pari a 506.360 migliaia di Euro si sono incrementati di 30.530 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente in seguito al maggior traffico sviluppato nell'esercizio, che in termini di Unità di Servizio, per il traffico pagante, rappresenta un incremento del 7,6% rispetto al 2006 (+3,1% 2006 sul 2005). Tale incremento, a tariffa invariata rispetto al 2006 pari a 67,50 Euro, è legato principalmente alla ripresa generalizzata del settore e ai flussi di traffico affidati ad Enav nel periodo estivo dal Central Flow Management Unit di Eurocontrol, e gestiti dai Centri di Controllo Regionali di Padova e Brindisi, flussi che in precedenza attraversavano l'Austria ed i Balcani.

I ricavi di terminale pari a 43.582 migliaia di Euro, subiscono una riduzione di 2.066 migliaia di Euro dovuto principalmente alla riduzione della tariffa di terminale applicata per il 2007 pari a Euro 2,01 rispetto alla tariffa del 2006 che era pari a Euro 2,23. Tale riduzione è dovuta anche al decremento delle Unità di Servizio connesse al traffico internazionale pari a -4,1% (+1,05% 2006 sul 2005), in quanto nella voce in esame la corrispondente parte di ricavo incide a tariffa intera oltre che alla diversa imputazione del traffico generato con Svizzera e Islanda (che nel 2007 è stato riconosciuto come comunitario) rispetto al 2006, in cui era considerato traffico internazionale. Nel complesso invece anche il traffico di terminale ha registrato un incremento, che in termini di Unità di Servizio connesse al traffico pagante, è stato dell'8,1% rispetto all'esercizio precedente (+5,5% 2006 su 2005) ed ha compensato parzialmente la riduzione tariffaria.

I ricavi legati alle esenzioni pari a complessivi 137.078 migliaia di Euro, registrano un decremento di 2.529 migliaia di Euro, connesso principalmente al decremento delle Unità di Servizio esenti di rotta pari a -4,5%. Nello specifico la voce in esame contiene: i) le esenzioni di rotta per 18.338 migliaia di Euro, con un decremento di 1.128 migliaia di Euro a seguito di quanto sopra riportato; ii) le esenzioni di terminale per 30.552 migliaia di Euro che risultano in linea con l'esercizio precedente in seguito ad un incremento delle Unità di Servizio esenti (+5,08%) che compensano la riduzione tariffaria; iii) il contributo sugli aeroporti a basso traffico che hanno sviluppato Unità di Servizio inferiori all'1,5% per un importo di 56.561 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 31.627 migliaia di Euro.

Il balance dell'esercizio pari a negativi 5.326 migliaia di Euro è determinato come di seguito esposto:

- effetto negativo pari a 9.541 migliaia di Euro che rappresenta l'importo da restituire ai vettori in quanto i ricavi di rotta sviluppati nell'esercizio hanno coperto i relativi costi;
- effetto positivo pari a 4.215 migliaia di Euro relativo alla differenza tra i

costi preventivi di Eurocontrol e Aeronautica Militare Italiana, inseriti in tariffa nel 2006, e quanto effettivamente consuntivato e comunicato ad Enav successivamente alla chiusura dell'esercizio 2006.

Nell'esercizio 2007 non si è reso necessario utilizzare il fondo stabilizzazione tariffe in quanto la tariffa di rotta di consuntivo è risultata inferiore rispetto a quella utilizzata in sede di preventivo, generando invece l'esigenza di restituire ai vettori l'importo netto di 5.326 migliaia di Euro, come sopra riportato, attraverso il Balance.

La voce in oggetto, pari a 2.064 migliaia di Euro (1.549 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006), si riferisce interamente alla capitalizzazione dei costi del personale che svolge la propria attività sui programmi di investimento in corso di esecuzione, tra cui si segnala il progetto Coflight e First fase 3.

*INCREMENTI DI
IMMOBILIZZAZIONI
PER LAVORI INTERNI*

Gli altri ricavi e proventi ammontano complessivamente a 50.236 migliaia di Euro (48.240 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) con un incremento netto nell'esercizio di 1.996 migliaia di Euro, come evidenziato nella tabella sotto riportata:

*ALTRI RICAVI E
PROVENTI*

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06	Variazioni
Altri ricavi e proventi:			
<i>Contributi PON</i>	9.872	10.916	(1.044)
<i>Altri contributi da Comunità Europea</i>	2.439	550	1.889
<i>Contributi in c/esercizio</i>	30.000	30.000	0
<i>Utilizzo fondo sval.ne crediti</i>	2.787	4.680	(1.893)
<i>Utilizzo altri fondi</i>	3.500	0	3.500
<i>Altri ricavi</i>	1.638	2.094	(456)
Totale altri ricavi e proventi	50.236	48.240	1.996

I “contributi PON” riguardano l’assorbimento a conto economico di quota del risconto passivo per 9.872 migliaia di Euro, commisurati agli ammortamenti generati dai cespiti a cui il contributo si riferisce.

I “contributi da Comunità Europea” si riferiscono a progetti europei, quali Cristal Med, Blue Med, Oata, per i quali la società riceve un contributo tendenzialmente pari al 50% dei costi sostenuti.

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 2.787 migliaia di Euro il fondo svalutazione crediti in seguito all’incasso di crediti prudenzialmente svalutati negli esercizi precedenti e per 3.500 migliaia di Euro l’utilizzo effettuato nell’esercizio di un fondo rischi a seguito della rivisitazione delle passività probabili a carico dell’azienda.

Nella voce altri ricavi, sono compresi 111 migliaia di Euro verso la società controllata Techno Sky principalmente per il riaddebito ad Enav dei compensi del Consiglio di Amministrazione per un importo di 95 migliaia di Euro; fitti attivi per 386 migliaia di Euro riferiti principalmente agli uffici siti nell’aeroporto di Napoli e locati ad Enac e al Consorzio Sicta.

Ammontano al 31 dicembre 2007 a 680.316 migliaia di Euro (652.636 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) registrando un incremento netto di 27.680 migliaia di Euro.

*COSTI DELLA
PRODUZIONE*

La composizione dei costi della produzione è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06	Variazioni
Costi della produzione			
<i>Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo</i>	6.417	7.600	(1.183)
<i>Per servizi:</i>			
- costi di manutenzione	76.774	92.886	(16.112)
- contribuzione Eurocontrol e Ceats	48.539	47.213	1.326
- costi per utenze e telecomunicazioni	26.803	27.207	(404)
- premi assicurativi	8.378	7.430	948
- pulizia e vigilanza	7.483	7.552	(69)
- altri costi riguardanti il personale	9.587	7.527	2.060
- costi di ricerca e sviluppo	898	237	661
- altre spese per servizi	15.283	16.211	(928)
<i>Totale costi per servizi</i>	<i>193.745</i>	<i>206.263</i>	<i>(12.518)</i>
<i>Per godimento beni di terzi</i>	4.447	4.136	311
<i>Per il personale</i>	357.011	329.529	27.482
<i>Ammortamenti e svalutazioni:</i>			
- immobilizzazioni immateriali	10.877	4.369	6.508
- immobilizzazioni materiali	106.724	101.388	5.336
- svalutazione crediti e delle immobilizzazioni	1.609	1.413	196
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>119.210</i>	<i>107.170</i>	<i>12.040</i>
<i>Variazione delle rimanenze</i>	(2.549)	(5.178)	2.629
<i>Accantonamenti per rischi</i>	550	1.549	(999)
<i>Oneri diversi di gestione</i>	1.485	1.567	(82)
Totale costo della produzione	680.316	652.636	27.680

Il decremento netto dei *“costi per servizi”* di 12.518 migliaia di Euro deriva principalmente dall’effetto combinato delle seguenti voci:

- i minori costi di manutenzione degli impianti ed apparati per il controllo del traffico aereo in seguito alla definizione, nell’esercizio 2007, del contratto di manutenzione con la controllata Techno Sky. Tale contratto ha previsto un canone annuo, onnicomprensivo degli interventi dapprima quotati separatamente, pari a 61.000 migliaia di Euro con una riduzione di costi rispetto all’esercizio precedente di oltre il 19%;
- i premi assicurativi incrementati nell’esercizio per 948 migliaia di Euro, in seguito alla copertura assicurativa in sede giudiziaria che si aggiunge alla copertura legale già esistente;
- gli altri costi riguardanti il personale, incrementati nell’esercizio per

2.060 migliaia di Euro, principalmente in seguito al nuovo trattamento delle trasferte, che ha avuto effetto per l'intero esercizio 2007 rispetto ai sei mesi dell'esercizio precedente, che prevede il rimborso delle spese a piè di lista in sostituzione di una percentuale forfettaria a titolo di indennità, riducendo di conseguenza le indennità per trasferte;

- il decremento delle "altre spese per servizi" per 928 migliaia di Euro riferito ad una riduzione generalizzata di varie voci di costo, tra cui l'assistenza legale, il carburante ed i servizi di assistenza informatica.

Il "costo del personale" al 31 dicembre 2007 ammonta a 357.011 migliaia di Euro (329.529 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006), ed è così composto:

*COSTI DEL
PERSONALE*

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06	Variazioni
<i>Per il personale:</i>			
Salari e stipendi, di cui:			
retribuzione fissa	183.857	174.076	9.781
retribuzione variabile	72.778	61.609	11.169
<i>Totale salari e stipendi</i>	<i>256.635</i>	<i>235.685</i>	<i>20.950</i>
Oneri sociali	80.004	73.712	6.292
Trattamento di fine rapporto	11.198	10.348	850
Altri costi	9.174	9.784	(610)
Totale costo del personale	357.011	329.529	27.482

L'incremento netto del costo del personale per 27.482 migliaia di Euro è strettamente collegato al maggior traffico sviluppato nell'esercizio. In particolare, le principali variazioni sono dovute alle seguenti componenti:

- per 9.781 migliaia di Euro alla maggiore retribuzione fissa. In tale importo sono compresi 5.628 migliaia di Euro erogati nel mese di agosto a titolo di una tantum per anticipo nuovo ordinamento come da accordo con le parti sindacali del 28 giugno 2007. Pertanto, l'incremento reale delle componenti

stipendiali fisse, tenuta in considerazione anche la diversa composizione dell'organico (+30 unità medie), è stato di 4,15 milioni di Euro pari al 2,4%;

- ii) per 11.169 migliaia di Euro all'incremento netto della retribuzione variabile strettamente correlata ai consistenti e non previsti incrementi di traffico registrati nel corso del 2007. In particolare il premio di risultato di competenza dell'esercizio ha registrato un incremento di 5.824 migliaia di Euro; le ore aggiuntive si sono apprezzate per 5.903 migliaia di Euro e l'istituto del differimento ferie ha registrato un aumento di 811 migliaia di Euro;
- iii) all'incremento degli oneri sociali per 6.292 migliaia di Euro come effetto di quanto sopra riportato;

I proventi ed oneri finanziari al 31 dicembre 2007 risultano di segno negativo per 1.892 migliaia di Euro (+7.141 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006). Si registra una variazione del risultato della gestione finanziaria per -9.033 migliaia di Euro principalmente imputabile agli interessi passivi gravanti sull'esposizione bancaria.

*PROVENTI ED ONERI
FINANZIARI*

Il dettaglio degli oneri e proventi finanziari è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06	Variazioni
Proventi ed oneri finanziari			
<i>Proventi da partecipazioni</i>	0	300	(300)
Altri proventi finanziari:			0
- da titoli iscritti nell'attivo circolante	2.775	5.517	(2.742)
- proventi diversi, di cui:			
a) interessi attivi verso società controllata	103	0	103
b) interessi attivi su credito iva a rimborso	4.239	2.674	1.565
c) interessi attivi su conti correnti bancari	1.009	1.274	(265)
d) interessi attivi su attualizz.ne del credito iva	0	259	(259)
e) altri interessi attivi	798	902	(104)
<i>Totale proventi diversi</i>	<u>6.149</u>	<u>5.109</u>	<u>1.040</u>
Totale altri proventi finanziari	8.924	10.626	(1.702)
Interessi ed altri oneri finanziari			
a) interessi passivi su linee di credito	(8.258)	(13)	(8.245)
b) minusvalenze su titoli	(1.909)	(2.292)	383
c) altri interessi passivi	(664)	(1.261)	597
Totale interessi e altri oneri finanziari	(10.831)	(3.566)	(7.265)
<i>Utili e perdite su cambi</i>	15	(219)	234
Totale proventi ed oneri finanziari	(1.892)	7.141	(9.033)

La riduzione netta degli altri proventi finanziari è dovuta al disinvestimento dalla quota residua della gestione patrimoniale Pioneer avvenuta nel mese di marzo 2007 che è stata solo parzialmente compensata dai maggiori interessi attivi sul credito IVA richiesto a rimborso nel mese di ottobre 2006.

Le rettifiche di valore di attività finanziarie ammontano a 190 migliaia di Euro (-38 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) e si riferiscono alla rivalutazione dei fondi assicurativi AIG per il recupero di valore registrato nell'esercizio.

*RETTIFICHE DI
VALORE DI
ATTIVITA'
FINANZIARIE*

Il saldo di tale voce mostra un importo netto negativo di 3.952 migliaia di Euro (importo negativo di 10.521 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006) ed è composto da:

*PROVENTI E
ONERI
STRAORDINARI*

- i) proventi straordinari per 3.380 migliaia di Euro (6.720 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006), riguardanti principalmente note credito e rettifiche relative ad esercizi precedenti e per 181 migliaia di Euro al credito IVA sulle autovetture richiesto a rimborso nel 2007 in conformità al D.L. 258/2006;
- ii) oneri straordinari per 7.332 migliaia di Euro (17.242 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006), relativi a: i) per 3.803 migliaia di Euro agli aggiustamenti effettuati nei cespiti aziendali a seguito della quadratura della base dati per il nuovo sistema informativo di gestione cespiti; ii) per 1.888 migliaia di Euro a rettifiche relative ad esercizi precedenti; iii) per la restante parte sistemazioni contabili riguardanti costi negli esercizi precedenti.

Le imposte sul reddito pari a complessivi 35.326 migliaia di Euro accolgono:

*IMPOSTE SUL
REDDITO*

- i) l'imposta corrente IRAP per 17.275 migliaia di Euro (18.632 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006); ii) le imposte anticipate per -141 migliaia di Euro e le differite passive per -17.910 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 2007:

Descrizione	IRES	IRAP	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06
Imposte correnti	0	(17.275)	(17.275)	(36.727)
Imposte anticipate				
Fondi tassati	(2.124)	0	(2.124)	(1.978)
Svalutazione rimanenze	122	46	168	(33)
Perdite fiscali	1.887	0	1.887	
Altri	(76)	4	(72)	151
<i>Totale imposte anticipate</i>	<i>(191)</i>	<i>50</i>	<i>(141)</i>	<i>(1.860)</i>
Imposte differite				
Ammortamenti fiscali	(15.686)	(2.510)	(18.196)	4.002
Plusvalenze tassate	168	22	190	202
Altri	96	0	96	(153)
<i>Totale imposte differite</i>	<i>(15.422)</i>	<i>(2.488)</i>	<i>(17.910)</i>	<i>4.051</i>
Totale imp.cor.ti, ant.te e diff.te	(15.613)	(19.713)	(35.326)	(34.536)

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	50.362		50.362	
Aliquota Ordinaria (Teorica)		33,0%		4,75%
Differenze Temporanee deducibili in esercizi successivi	3.119		2.313	
Differenze Temporanee tassabili in esercizi successivi	(61.361)		(57.285)	
Differenze Permanenti	1.018	0,7%	366.486	34,6%
Rigiro adeguamento aliquote		0,9%		
Imponibile fiscale	(6.862)	-3,7%	361.876	
Imposta corrente e differite	15.613		19.713	
Aliquota Effettiva		31,0%		39,1%

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 2007:

Descrizione	Anno di formazione	Saldo al 31.12.06	Incr.	Decr.	Saldo al 31.12.07
Credito per Balance	2005	1.113	0	(1.113)	0
Totale credito per Balance		1.113	0	(1.113)	0
Debito per Balance	2006	2.599	0	0	2.599
	2007	0	5.326	0	5.326
Totale debito per Balance		2.599	5.326	0	7.925

Il credito si è decrementato di 1.113 migliaia di Euro in seguito all’addebito a conto economico del balance positivo (costi maggiori dei ricavi) generatosi nel 2005. La determinazione del balance al 31 dicembre 2007 ha generato un balance negativo (ricavi maggiori dei costi) per un importo netto di 5.326 migliaia di Euro, formato per 9.541 migliaia di Euro dai maggiori ricavi realizzati nell’esercizio rispetto alla determinazione in sede di preventivo. Tale importo è decrementato dall’effetto dei maggiori costi consuntivi, comunicati da AMI e Eurocontrol, rispetto al dato preventivo per 4.215 migliaia di Euro relativamente al 2006. Tale importo netto di 5.326 migliaia di Euro, rientrerà nella determinazione della tariffa per il 2009.

ALTRE INFORMAZIONI

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale, nel corso dell'esercizio ha subito la seguente movimentazione: *PERSONALE*

	31.12.07	31.12.06
<i>Dirigenti</i>	67	69
<i>Quadri</i>	333	309
<i>Impiegati</i>	2.918	2.894
Consistenza finale al 31 dicembre 2007	3.318	3.272
Consistenza media	3.316	3.286

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

	31.12.07	31.12.06
<i>Management e Coordinamento</i>	400	378
<i>Controllori traffico aereo</i>	1.500	1.466
<i>Esperti assistenza al volo</i>	680	714
<i>Operatori servizio meteo</i>	33	32
<i>Naviganti</i>	22	22
<i>Amministrativi</i>	422	397
<i>Tecnici</i>	159	159
<i>Personale informatico</i>	91	91
<i>Personale di supporto</i>	11	13
Consistenza finale al 31 dicembre 2007	3.318	3.272

L'emolumento annuale erogato per il Consiglio di Amministrazione risulta pari a 608 migliaia di Euro, mentre quello per il Collegio Sindacale ammonta a 76 migliaia di Euro. *COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI*

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

PAGINA BIANCA

Allegato n. 1
(in migliaia di Euro)

RENDICONTO FINANZIARIO

	2007	2006	
A -	DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI	15.749	29.723
B -	<i>Flussi monetari da attività d'esercizio</i>		
	Risultato d'esercizio	15.037	32.705
	Ammortamenti	117.603	105.757
	Variazione netta Fondo imposte differite	17.910	(4.051)
	Variazione netta altri Fondi Rischi ed Oneri	(3.280)	(25.369)
	Variazione netta Fondo Trattamento Fine Rapporto	(1.581)	4.432
	Decremento/(Incremento) Rimanenze	(2.549)	(9.972)
	Decremento/(Incremento) Crediti	(202.701)	(150.167)
	Decremento/(Incremento) Risconti attivi	(147)	1.155
	Incremento/(Decremento) Debiti	88.512	51.565
	Incremento/(Decremento) Risconti passivi	8.874	18.713
C -	37.678	24.768	
	<i>Flussi monetari da attività d'investimento</i>		
	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(36.952)	(26.954)
	Investimenti in immobilizzazioni materiali	(130.546)	(156.702)
	Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	0	(112.247)
	Aumento di capitale sociale società controllata	(1.580)	0
	(169.078)	(295.903)	
D -	<i>Flussi monetari da attività di finanziamento</i>		
	Pagamento dividendi	(25.000)	
	Variazione debiti finanziari	141.413	80.000
	Variazione attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	5.272	177.161
	121.685	257.161	
E -	Flussi monetari dell'esercizio (B+C+D)	(9.715)	(13.974)
F -	DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (A+E)	6.034	15.749

Allegato n. 2
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31/12/2006			Variazione del periodo					Consistenza al 31/12/2007		
	Costo Storico	Amm. ti accumulati	Saldo al 31/12/2006	Riclassifiche		Incrementi	Decrementi		Costo Storico	Amm. ti accumulati	Saldo al 31/12/2007
				Costo storico	Amm. ti accumulati		Costo storico	Amm.to dell'esercizio			
Diritti di utilizzazione opere dell'ingegno	12.803	(5.012)	7.791	214	(102)	13.150		(8.722)	26.167	(13.836)	12.331
Altre immobilizzazioni immateriali	606	(120)	486	131	(44)	6.229		(2.155)	6.966	(2.319)	4.647
Immobilizzazioni in corso ed acconti	28.106		28.106	7.149		27.394	(17.170)		45.479	0	45.479
Totale	41.515	(5.132)	36.383	7.494	(146)	46.773	(17.170)	(10.877)	78.612	(16.155)	62.457

Allegato n. 3
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31/12/2006			Variazione del periodo						Consistenza al 31/12/2007		
	Costo Storico	Fondo amm.to	Saldo al 31/12/2006	Riclassifiche		Incrementi	Decrementi		Amm.to	Costo Storico	Fondo amm.to	Saldo al 31/12/2007
				Costo storico	Fondo amm.to		Costo storico	Fondo amm.to				
Terreni e fabbricati	207.499	(63.069)	144.430	(22.651)	3.381	33.732			(7.675)	218.580	(67.363)	151.217
Impianti e macchinari	891.935	(493.254)	398.681	38.350	(9.309)	74.945	(107)	98	(68.891)	1.005.123	(571.356)	433.767
Attrezzature industriali e comm.li	197.342	(79.491)	117.851	14.195	(10.604)	23.567	(334)	322	(14.040)	234.770	(103.813)	130.957
Altri beni	374.891	(298.342)	76.549	(50.375)	16.761	13.010	(1.162)	1.137	(16.118)	336.364	(296.562)	39.802
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	254.144	0	254.144	24.581	0	131.972	(150.963)	0	0	259.734	0	259.734
Totale	1.925.811	(934.156)	991.655	4.100	229	277.226	(152.566)	1.557	(106.724)	2.054.571	(1.039.094)	1.015.477

Allegato n. 4
(in migliaia di Euro)

PARTECIPAZIONI

Ragione Sociale	Sede	Data bilancio riferimento	Capitale Sociale/Fondo Consortile	Utile		Corrispondente P.N. a bilancio	Valore di carico	Valore a equity
				(perdita) dell'eserci zio	Quota % di partecipazione			
<i>Imprese controllate</i>								
Techno Sky S.r.l.	Roma	31.12.2007	1.600	38	100%	3.055	113.827	103.967
Consorzio Sicta	Napoli	31.12.2007	1.033	23	60%	862	705	862
Totale Partecipazioni							114.532	104.829

Allegato n. 5
(in migliaia di Euro)

RAPPORTI ECONOMICI E PATRIMONIALI CON LE IMPRESE CONTROLLATE

Anno				
2007	Ricavi	Costi	Proventi finanziari	Oneri finanziari
Techno Sky S.r.l.	195	(63.353)	103	0
Consorzio Sicta	142	(969)	0	0
Totale	337	(64.322)	103	-

Crediti al 31.12.2007	Crediti commercial	Crediti finanziari correnti	Totale
Techno Sky S.r.l.	268	7.638	7.906
Consorzio Sicta	180	-	180
Totale	448	7.638	8.086

Debiti al 31.12.2007	Debiti commercial	Debiti finanziari correnti	Totale
Techno Sky S.r.l.	12.165	-	12.165
Consorzio Sicta	1.614	-	1.614
Totale	13.779	-	13.779

Allegato n. 6
(in migliaia di Euro)

PROSPETTO IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

Tipologia delle differenze temporanee	SALDO INIZIALE		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO		SALDO FINALE	
	Differenze temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte
CON IMPUTAZIONE A CONTO ECONOMICO						
a) Differenze che originano attività per imposte anticipate						
Fondi tassati (*)	22.231	7.335	(3.279)	(2.125)	18.952	5.210
Svalutazione rimanenze (**)	5.004	1.889	1.445	168	6.449	2.057
Perdita fiscale (*)	-	-	6.860	1.887	6.860	1.887
Altri (**)	687	247	(138)	(71)	549	176
Totale	27.922	9.471	4.888	(141)	32.810	9.330
b) Differenze che originano passività per imposte differite						
Plusvalenze tassate (**)	867	(327)	(438)	191	429	(136)
Ammortamenti fiscali (**)	-	-	57.041	(18.196)	57.041	(18.196)
Altri (**)	463	(153)	(254)	95	209	(58)
Totale	1.330	(480)	56.349	(17.910)	57.679	(18.390)

(*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES vigente (33%) al 31/12/2006 e all'aliquota IRES (27,5%) al 31/12/2007
 (**) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES ed IRAP vigente (37,75%) al 31/12/2006 e all'aliquota IRES ed IRAP (31,9%) al 31/12/2007
 Le variazioni di aliquota intervenute nell'esercizio hanno determinato un effetto negativo pari a 1.304 migliaia di Euro.

Allegato n. 7
(in migliaia di Euro)

Movimentazione del Patrimonio Netto

Natura/descrizione	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve				Utili/ (perdite) a nuovo	Utile/(Perdita) dell'esercizio	Totale
			Riserva ex lege 292/93	Riserva straordinaria	Riserva contributiva/capitale	Riserva per utili a nuovo			
Consistenza al 31/12/2004 Destinazione del risultato dell'esercizio - Attribuzione di dividendi - Altre destinazioni - Altre variazioni - Distribuzione azionista Risultato dell'esercizio	1.121.744	1.181	9.189	226	51.816	-	-	27.090	1.211.246
		1.355		735			25.000	(27.090)	-
Consistenza al 31/12/2005 Destinazione del risultato dell'esercizio - Attribuzione di dividendi - Altre destinazioni - Altre variazioni - Destinazione fondo stabilizzazione tariffe Risultato del periodo	1.121.744	2.536	9.189	961	51.816	-	-	24.009	1.210.255
		1.200				22.809		(24.009)	-
Consistenza al 31/12/2006 Destinazione del risultato dell'esercizio - Attribuzione di dividendi - Altre destinazioni - Altre variazioni - Destinazione fondo stabilizzazione tariffe Risultato del periodo	1.121.744	3.736	9.189	961	51.816	-	-	32.705	1.220.151
		1.635				31.070		(32.705)	-
Consistenza al 31/12/2007 Destinazione del risultato dell'esercizio - Attribuzione di dividendi - Altre destinazioni - Altre variazioni - Destinazione fondo stabilizzazione tariffe Risultato del periodo	1.121.744	5.371	9.189	961	51.816	31.070	-	15.037	1.235.188
							-	15.037	-

Allegato n. 8
(in migliaia di Euro)**ANALISI DELLE RISERVE**

Riserve	Tipologia	Importo	Possibile utilizzazione
Riserva legale	Utili	5.372	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	31.070	A,B,C
Totale Riserve di Capitale		61.966	
Totale Riserve di Utili		36.442	

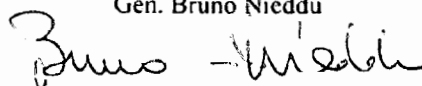
A: Aumento capitale sociale; **B:** Copertura perdite; **C:** Distribuzione ai soci

Il presente bilancio, composto dalla Relazione sulla Gestione, Stato patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e n. 8 prospetti allegati, corrisponde in modo veritiero alle risultanze delle scritture contabili.

Roma, 31 marzo 2008

Il presente bilancio è stato
approvato in pari data
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente
Gen. Bruno Nieddu



PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

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 2007**

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

Si premette che la presente Relazione, inerente al Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2007, 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, esercitato fino al 16 novembre 2007 dal Collegio sindacale, è stato affidato a partire da tale data alla Società di Revisione Reconta Ernst & Young cui è stata affidata, altresì, la revisione del bilancio ENAV.

Il Collegio Sindacale nel corso dell'anno 2007 ha partecipato a tre Assemblee dei Soci ed a undici adunanze del Consiglio di Amministrazione svoltesi sempre alla presenza del Magistrato. Tutte le assemblee ed 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 gestione 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 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 ha rilasciato due pareri previsti dalla legge riguardanti, il primo, la nomina del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e, il secondo, il conferimento dell'incarico del controllo contabile alla Società di revisione.

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2007, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 31 marzo 2008 e acquisito in pari data dal Collegio, si chiude con un utile di Euro 15.036.970.

Non essendo demandato a questo Collegio, come già evidenziato, il

11

fr.

controllo contabile sul contenuto del bilancio, si deve ritenere che l'elaborazione del documento in oggetto sia avvenuta 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.

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 2007, 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.

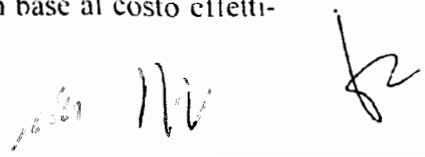
Il Bilancio di Esercizio è costituito dallo Stato Patrimoniale, Conto Economico, redatti in conformità agli schemi indicati agli artt. 2424 e 2425 del Codice Civile, dalla Nota Integrativa, il cui contenuto è conforme a quanto previsto dell'art. 2427 del Codice Civile e dal Rendiconto Finanziario allegato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

Lo **Stato patrimoniale** viene rappresentato da:

ATTIVO

- Immobilizzazioni

Le **Immobilizzazioni immateriali** sono iscritte in base al costo effetti-

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

vo 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 costo di acquisto e sono state valutate al minore tra il costo e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

- 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

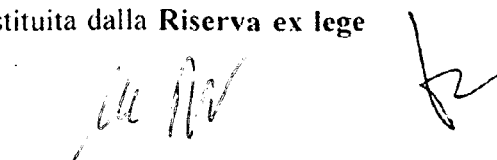
- Patrimonio netto

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**

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page.

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 18.390382 nonché i seguenti altri fondi: il fondo rischi del contenzioso del personale per € 9.463.728, il fondo rischi per altri contenziosi in essere per € 5.866.750 e il fondo stabilizzazione tariffe per € 38.628.863.

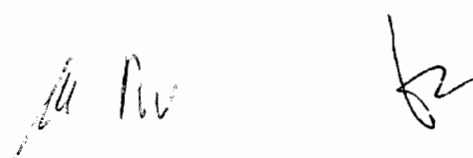
- Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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 1 quale valore simbolico degli immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000, per 9.658 migliaia di euro quali garanzie prestate a favore di terzi e per 79.962 migliaia di euro quali garanzie ricevute a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura.



Conto Economico

- Valore della Produzione

È 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 **Accantonamenti 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**.

- Rettifiche di Valore di Attività Finanziarie

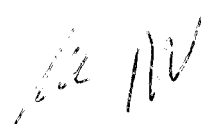
Sono costituite da **Rivalutazioni**.

- 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 7 aprile 2008, il Collegio, sotto i profili di propria competenza, non rileva motivi ostativi



all'approvazione del bilancio d'esercizio 2007, predisposto dal Consiglio di Amministrazione, e propone all'Assemblea di approvare il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2007.

Circa la ripartizione dell'utile di esercizio che, come già detto, ammonta ad euro 15.036.969,85, il Collegio concorda con il Consiglio di Amministrazione nel suggerire di destinarlo nel modo seguente: a riserva legale per il 5%, pari a euro 751.848,49 ai sensi dell'art. 2430 del Codice Civile e, per il restante importo di euro 14.285.121,36, a riserva per utile a nuovo.

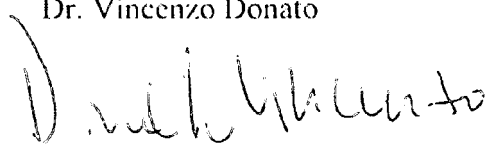
Roma, 10 aprile 2008

Il Collegio Sindacale

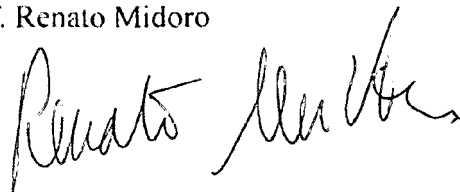
Avv. Fabrizio Carotti



Dr. Vincenzo Donato



Prof. Renato Midoro



PAGINA BIANCA

RELAZIONE
DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

PAGINA BIANCA



Recenta Ernst & Young S.p.A.
Via C. L. B. Ruggieri, 114 A
20149, Roma

[illegible]

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 2007. La responsabilità della redazione del bilancio 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'adequatezza 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 4 aprile 2007.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della ENAV al 31 dicembre 2007 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.

Roma, 7 aprile 2008

Reconta Ernst & Young S.p.A.

Gianfranco Consorti
(Socio)

1. Beobachtung (Voraussetzung für die Diagnose)
 2. Anamnese (Voraussetzung für die Diagnose)
 3. Körperliche Untersuchung (Voraussetzung für die Diagnose)
 4. Diagnostische Tests (Voraussetzung für die Diagnose)
 5. Therapie (Voraussetzung für die Diagnose)
 6. Prognose (Voraussetzung für die Diagnose)
 7. Verlauf (Voraussetzung für die Diagnose)
 8. Ergebnis (Voraussetzung für die Diagnose)
 9. Behandlung (Voraussetzung für die Diagnose)
 10. Ergebnis (Voraussetzung für die Diagnose)

PAGINA BIANCA

Bilancio Consolidato 2007

PAGINA BIANCA

Relazione sulla gestione

PAGINA BIANCA

In considerazione delle caratteristiche delle società incluse nell'area di consolidamento non si è ritenuto di redigere una specifica relazione al consolidato in quanto la stessa non avrebbe aggiunto alcuna migliore informazione a quanto già espresso.

Dell'area di consolidamento fa infatti parte la società TECHNO SKY Srl (100%).

Per tale società, per la quale è stato utilizzato il metodo di consolidamento integrale (linea per linea), si ricorda che ha svolto prestazioni prevalentemente in favore della ENAV S.p.A. e pertanto i relativi ricavi costituiscono quasi esclusivamente costi di quest'ultima.

PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2007
Stato Patrimoniale e Conto Economico
(in unità di Euro)

Stato Patrimoniale

ATTIVO		31.12.2007
A)	CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0
	TOTALE A)	0
B)	IMMOBILIZZAZIONI	
I	Immobilizzazioni immateriali	
1)	costi d'impianto e di ampliamento	2.037
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	12.854.567
4)	concessioni, licenze, marchi e diritti simili	
5-bis)	differenza da consolidamento	99.729.158
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	45.843.530
7)	altre	5.736.582
	Totale I)	164.165.874
II	Immobilizzazioni materiali	
1)	terreni e fabbricati	151.216.765
2)	impianti e macchinario	433.878.608
3)	attrezzature industriali e commerciali	130.997.430
4)	altri beni	45.335.745
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	259.933.434
	Totale II)	1.021.361.982
III	Immobilizzazioni finanziarie	
1)	partecipazioni in:	
a)	imprese controllate	861.996
d)	altre imprese	118.182
2)	crediti:	
d)	verso altri	
	oltre l'esercizio	22.513.232
	Totale III)	23.493.410
	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI B)	1.209.021.266
C)	ATTIVO CIRCOLANTE	
I	Rimanenze	
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	65.763.659
	Totale I)	65.763.659
II	Crediti	
1)	verso clienti	
	esigibili entro i 12 mesi	476.147.345
2)	verso imprese controllate	
	esigibili entro i 12 mesi	180.290
4 bis)	crediti tributari	
	esigibili entro i 12 mesi	101.550.899
	esigibili oltre i 12 mesi	113.442.009
4 ter)	imposte anticipate	
	esigibili entro i 12 mesi	9.387.670
5)	verso altri	
	esigibili entro i 12 mesi	3.710.832
	Totale II)	704.419.045
III	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	
6)	altri titoli	40.782.554
	Totale III)	40.782.554
IV	Disponibilità liquide	
1)	depositi bancari e postali	7.633.513
3)	denaro e valori in cassa	44.470
	Totale IV)	7.677.983
	TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE C)	818.643.241
D)	RATEI E RISCONTI	124.986
	TOTALE D)	124.986
	TOTALE ATTIVO	2.027.789.493

Stato Patrimoniale

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

Conto Economico

		31.12.2007	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) <i>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>			
a) Ricavi delle prestazioni	693.442.761		
b) Rettifiche tariffe per Balance dell'esercizio	(9.541.331)		
c) Variazioni per balance	4.214.874		
d) Utilizzo balance anno n-2	(1.113.029)		687.003.275
4) <i>Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</i>			3.335.257
5) <i>Altri ricavi e proventi</i>			
a) Altri ricavi e proventi	20.694.273		
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000		50.694.273
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE A)			741.032.805
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) <i>Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci</i>			(6.878.741)
7) <i>Per servizi</i>			(148.607.802)
8) <i>Per godimento di beni di terzi</i>			(5.695.589)
9) <i>Per il personale:</i>			
a) Salari e stipendi	(287.747.574)		
b) Oneri sociali	(89.503.156)		
c) Trattamento di fine rapporto	(14.141.803)		
e) Altri costi	(9.399.253)		(400.791.786)
10) <i>Ammortamenti e svalutazioni</i>			
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(22.438.373)		
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(107.849.207)		
c) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(1.608.691)		(131.896.271)
11) <i>Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>			2.537.282
12) <i>Accantonamenti per rischi</i>			(550.000)
14) <i>Oneri diversi di gestione</i>			(1.665.271)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE B)			(693.548.178)
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)			47.484.627
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) <i>Proventi da partecipazioni</i>			88
16) <i>Altri proventi finanziari</i>			
a) Crediti iscritti nelle immobilizzazioni	963.242		
c) Titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	2.774.964		
d) Proventi diversi dai precedenti	6.096.516		9.834.722
17) <i>Interessi e altri oneri finanziari</i>			(11.135.136)
17-bis) <i>Utili e perdite su cambi</i>			15.775
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI C)			(1.284.551)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
18) <i>Rivalutazioni</i>			
a) di partecipazioni	157.096		
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	189.881		346.977
19) <i>Svalutazioni</i>			
a) di partecipazioni			0
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE D)			346.977
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) <i>Proventi</i>			4.684.591
21) <i>Oneri</i>			
a) imposte relative a esercizi precedenti	(296.613)		
b) altri oneri	(7.036.959)		(7.333.572)
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI E)			(2.648.981)
Risultato prima delle imposte			43.898.072
22) <i>Imposte sul reddito dell'esercizio</i>			
Imposte correnti	(20.003.031)		
Imposte differite	(18.477.325)		
Imposte anticipate	(83.456)		(38.563.812)
23) <i>Utile (Perdita) dell'esercizio</i>			5.334.260
Risultato di esercizio di terzi			0
Risultato di esercizio di gruppo			5.334.260

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CONSOLIDATO al 31 dicembre 2007

PAGINA BIANCA

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2007, 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.

*CONTENUTO E
FORMA DEL
BILANCIO
CONSOLIDATO*

La data di riferimento del Bilancio consolidato è quella del Bilancio della Capogruppo ENAV S.p.A.; per la società controllata è stato utilizzato, ai fini del consolidamento, il bilancio chiuso al 31 dicembre 2007 approvato dal rispettivo Consiglio di Amministrazione.

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. 3 prospetti di dettaglio che ne costituiscono parte integrante.

Essendo quello presente il primo anno di redazione del bilancio consolidato, i prospetti di Stato patrimoniale e Conto economico non riportano i saldi comparativi dell'esercizio precedente in quanto la società si è avvalsa di tale facoltà prevista dal principio contabile OIC n. 17.

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 dell'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.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2007 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.

*AREA DI
CONSOLIDAMENTO*

Per la società 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.

Principi 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

*IMMOBILIZZAZIONI
IMMATERIALI*

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, 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. 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 cespite.

*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 capitale 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 contributi a valere su spese di ricerca sostenute nell'ambito di progetti finanziati dalla Comunità Europea, vengono accreditati al conto economico allorché incassati.

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 valutate con il metodo del 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.

RIMANENZE

I crediti sono iscritti al valore nominale eventualmente rettificato per tenere conto del presumibile valore di realizzo.

CREDITI

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni, costituite da investimenti in fondi assicurativi, sono iscritte al costo d’acquisto e vengono valutate al minore tra il costo e il valore di realizzazione desumibile dall’andamento del mercato. Qualora negli esercizi successivi vengano meno i motivi delle

*ATTIVITÀ
FINANZIARIE CHE
NON COSTITUISCONO
IMMOBILIZZAZIONI*

rettifiche effettuate, si procederà ad una rivalutazione nei limiti delle svalutazioni eseguite. Le plusvalenze nette conseguite a seguito delle operazioni di switch, sono sospese tra i risconti passivi ed accreditate a conto economico allorché realizzate con la vendita dei titoli.

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.

*OPERAZIONI IN
VALUTA*

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.

Nella voce ratei e risconti sono iscritti i ricavi e i costi conseguiti o sostenuti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi.

RATEI E RISCONTI

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.

*FONDI PER RISCHI
ED ONERI*

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

*TRATTAMENTO DI
FINE RAPPORTO*

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.

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 164.166 migliaia di euro ed è così composta:

*IMMOBILIZZAZIONI
IMMATERIALI*

Descrizione	Saldo al 31.12.07
<i>Costi di impianto ed ampliamento</i>	2
<i>Diritti di utiliz.ne opere dell'ingegno</i>	12.855
<i>Differenza da consolidamento</i>	99.729
<i>Immobilizzazioni in corso ed acconti</i>	45.844
<i>Altre immobilizzazioni immateriali</i>	5.736
Totale	164.166

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 pari a 11.081 migliaia di Euro.

Le “altre immobilizzazioni immateriali”, pari ad un importo netto di 5.736 migliaia di Euro, contengono oltre i dati della capogruppo anche le migliorie su beni di terzi effettuate dalla Techno Sky per gli uffici di via Casale Cavallari e via G.V.Bona.

L’ammortamento dell’esercizio delle immobilizzazioni immateriali è stato pari a 22.438 migliaia di Euro.

Le immobilizzazioni materiali ammontano a 1.021.362 migliaia di euro e sono così composte: *IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI*

Descrizione	Saldo al 31.12.07
<i>Terreni e fabbricati</i>	<i>151.217</i>
<i>Impianti e macchinari</i>	<i>433.879</i>
<i>Attrezzature ind.li e commerciali</i>	<i>130.997</i>
<i>Altri beni</i>	<i>45.336</i>
<i>Immobilizzazioni in corso ed acconti</i>	<i>259.933</i>
Totale	1.021.362

Le principali variazioni legate al processo di consolidamento riguardano l'incremento della voce altri beni per un importo netto di 3.994 migliaia di Euro riguardante l'imputazione, secondo il metodo finanziario e in conformità al principio contabile internazionale IAS 17, del leasing finanziario dell'aeromobile CESSNA 650 CITATION VI effettuato da Techno Sky. L'iscrizione del leasing secondo la metodologia finanziaria ha prodotto un effetto complessivo positivo sul risultato d'esercizio, al lordo del correlato effetto fiscale, pari a 1.750 migliaia di Euro di cui 1.294 migliaia di Euro rilevato tra i proventi della gestione straordinaria.

Gli ammortamenti di competenza dell'esercizio sono stati pari a 107.849 migliaia di Euro.

Le immobilizzazioni finanziarie ammontano a 23.493 migliaia di Euro e sono così composte: *IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE*

Descrizione	Saldo al 31.12.07
<i>Partecipazioni:</i>	
<i>a) in imprese controllate</i>	<i>862</i>
<i>b) in altre imprese</i>	<i>118</i>
<i>Crediti</i>	<i>22.513</i>
Totale	23.493

La voce partecipazione in imprese controllate si riferisce al Consorzio Sicta di cui la capogruppo detiene il 60% del fondo consortile. Tale partecipazione è stata valutata con il metodo del patrimonio netto, che ha comportato la rivalutazione, rispetto al valore di carico, di 157 migliaia di Euro attribuibile agli utili conseguiti successivamente all'acquisizione.

I crediti finanziari, pari a 22.513 migliaia di Euro, si riferiscono per 22.301 migliaia di Euro, al credito verso la società da 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. 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 65.764 migliaia di Euro e comprendono *RIMANENZE* 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 65.352 migliaia di Euro alla capogruppo e per 412 migliaia di Euro alla Techno Sky.

CREDITI

I crediti dell'attivo circolante ammontano complessivamente a 704.419 migliaia di Euro e sono così composti:

Descrizione	Saldo al 31.12.07
<i>Credito verso clienti</i>	<i>476.147</i>
<i>Credito verso imprese controllate</i>	<i>180</i>
<i>Crediti tributari:</i>	
<i>- entro l'esercizio</i>	<i>101.551</i>
<i>- oltre l'esercizio</i>	<i>113.442</i>
<i>Credito per imposte anticipate</i>	<i>9.388</i>
<i>Crediti verso altri</i>	<i>3.711</i>
Totale crediti	704.419

I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 476.147 migliaia di Euro e si riferiscono per 472.828 migliaia di Euro alla capogruppo, di cui 372.270 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 3.319 migliaia di Euro riguarda i crediti vantati da Techno Sky sia per gli interessi maturati sul credito finanziario che per servizi prestati di assistenza tecnica.

*CREDITI VERSO
CLIENTI*

Il credito verso imprese controllate di 180 migliaia di Euro è relativo interamente al Consorzio Sicta per il canone di locazione degli uffici di proprietà di Enav.

*CREDITI VERSO
IMPRESE
CONTROLLATE*

I crediti tributari pari a complessivi 214.993 migliaia di Euro, si riferiscono a crediti IVA per 195.228 migliaia di Euro principalmente riferiti alla capogruppo ed esposti entro i dodici mesi per 81.786 migliaia di Euro. La restante parte per 19.765 migliaia di Euro si riferisce al credito per imposte dirette IRES e IRAP di Enav S.p.A..

CREDITI TRIBUTARI

Ammontano a 9.388 migliaia di Euro e sono iscritte prevalentemente su fondi rischi tassati, fondo svalutazione rimanenze e perdite fiscali. Si riferiscono per 9.330 migliaia di Euro ad Enav S.p.A. e per 58 migliaia di Euro a Techno Sky. 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.

IMPOSTE ANTICIPATE

I crediti verso altri pari a 3.711 migliaia di Euro accolgono crediti verso il personale per 864 migliaia di Euro e sono principalmente riferiti alla capogruppo.

*CREDITI VERSO
ALTRI*

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni ammontano al 31 dicembre 2007 a 40.783 migliaia di Euro 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.

*ATTIVITÀ
FINANZIARIE CHE
NON COSTITUISCONO
IMMOBILIZZAZIONI*

La voce in oggetto accoglie le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale per 7.634 migliaia di Euro comprensivo degli interessi maturati e giacenze di cassa per 44 migliaia di Euro.

*DISPONIBILITÀ
LIQUIDE*

La voce in oggetto ammonta a 125 migliaia di Euro e si riferisce a risconti attivi per *RATEI E*
113 migliaia di Euro rilevati su premi assicurativi e canoni di locazione e a ratei *RISCONTI*
attivi su interessi per 12 migliaia di Euro.

Stato Patrimoniale passivo

La voce del patrimonio netto di gruppo è così composta:

*PATRIMONIO
NETTO*

Descrizione	Saldo al 31.12.07
Capitale sociale (*)	1.121.744
Riserva legale	5.372
<i>Altre riserve:</i>	
a) Riserva ex L. 292/93	9.189
b) Riserva straordinaria	961
c) Riserva contributi in conto capitale	51.816
Utili/(Perdite) portati a nuovo	31.070
Utile/(Perdita) dell'esercizio	5.334
Patrimonio netto di gruppo	1.225.486
Capitale e riserve di terzi	-
Utile/(Perdita) di terzi	-
Patrimonio netto consolidato	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 della capogruppo ed il patrimonio netto consolidato si rinvia al prospetto di dettaglio n. 2 allegato alla presente nota integrativa.

Ammontano complessivamente a 72.917 migliaia di Euro e sono così composti:

*FONDI PER
RISCHI ED ONERI*

Descrizione	Saldo al 31.12.07
<i>Fondo imposte differite</i>	<i>18.958</i>
Totale	18.958
<u><i>Altri fondi:</i></u>	
<i>F.do rischi per il contenzioso con il personale</i>	<i>9.464</i>
<i>Fondo rischi per altri contenziosi in essere</i>	<i>5.866</i>
<i>Fondo stabilizzazione tariffe</i>	<i>38.629</i>
Totale altri fondi	53.959
Totale complessivo	72.917

Il fondo imposte differite accoglie per 567 migliaia di Euro l'effetto fiscale temporaneo derivante dal trattamento del leasing dell'aeromobile secondo il metodo finanziario. La restante parte è relativa alla controllante ENAV S.p.A..

Per la composizione degli altri fondi, riguardanti interamente la capogruppo, si rimanda alla rispettiva nota integrativa civilistica.

Il Trattamento di fine rapporto ammonta al 31 dicembre 2007 a 67.828 migliaia di Euro e riguarda le indennità da corrispondere alla cessazione del rapporto di lavoro maturate a favore dei dipendenti alla data del 31 dicembre 2006 maggiorato della rivalutazione in conformità alla normativa sulla riforma previdenziale di cui alla Legge 296/2006. L'accantonamento del TFR è stato pari a 14.142 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 ammonta a 10.382 migliaia di Euro. Nell'esercizio sono stati erogati anticipi e liquidazioni in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro per complessivi 4.420 migliaia di Euro.

*TRATTAMENTO
DI FINE
RAPPORTO*

I debiti ammontano a 524.329 migliaia di Euro ed hanno scadenza entro i 12 mesi, ad eccezione della quota parte del debito per balance Eurocontrol pari a 5.326 migliaia di Euro che scade nel 2009. Tali debiti si riferiscono per 507.730 migliaia

DEBITI

di Euro alla capogruppo e per la restante parte a Techno Sky. Nella tabella seguente è riportata la composizione dei debiti e i commenti relativi alle variazioni consolidate:

Descrizione	Saldo al 31.12.07
<i>Debiti verso banche</i>	221.413
<i>Debiti verso altri finanziatori</i>	1.828
<i>Acconti</i>	63.401
<i>Debiti verso fornitori</i>	142.288
<i>Debiti verso controllate</i>	1.614
<i>Debiti tributari</i>	11.755
<i>Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale</i>	25.807
Altri debiti:	
<i>Debiti verso il personale</i>	41.121
<i>Debiti verso l'azionista per dividendi</i>	-
<i>Debiti per previdenza integrativa</i>	5.379
<i>Altri debiti</i>	1.798
	48.298
<i>Debiti per balance Eurocontrol</i>	7.925
Totale debiti	524.329

Il “debito verso altri finanziatori” per 1.828 migliaia di Euro si riferisce al debito residuo verso la società di leasing.

Il “debito verso controllate” per 1.614 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 per 1.399 migliaia di Euro il debito per imposte Ires ed Irap della Techno Sky.

I “debiti verso il personale” ammontano a 41.121 migliaia di Euro ed accolgono principalmente i debiti per ferie maturate e non godute per 12.289 migliaia di Euro ed il premio di risultato di competenza dell’esercizio per 22.872 migliaia di Euro.

Ammontano a 137.229 migliaia di Euro di cui relativi a risconti passivi per 137.189 migliaia di Euro riguardanti la capogruppo e relativi principalmente a contributi in conto capitale (PON Trasporti) ricevuti su specifici investimenti effettuati negli

*RATEI E
RISCONTI PASSIVI*

aeroporti del sud e per la restante parte, pari a 40 migliaia di Euro, a ratei passivi rilevati su interessi e assicurazioni.

I conti d'ordine sono rappresentati da:

CONTI D'ORDINE

- i) 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;
- ii) garanzie prestate a favore di terzi pari a complessivi 9.767 migliaia di Euro principalmente relative a: i) l'Amministrazione Finanziaria per crediti IVA a rimborso 7.684 migliaia di Euro; ii) locazioni passive per 555 migliaia di Euro;
- iii) garanzie ricevute a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura stipulati per 79.962 migliaia di Euro; la fideiussione bancaria a prima richiesta ottenuta a garanzia dell'adempimento degli obblighi di rimborso del finanziamento iscritto tra le immobilizzazioni finanziarie del presente bilancio per 22.430 migliaia di Euro.

Conto Economico

Il valore della produzione ammonta a 741.033 migliaia di Euro ed è così composto: *VALORE DELLA PRODUZIONE*

Descrizione	Saldo al 31.12.07
<i>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	687.004
<i>Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni</i>	3.335
<i>Contributi in conto esercizio</i>	30.000
<i>Altri ricavi</i>	20.694
Totale valore della produzione	741.033

I “ricavi delle vendite e delle prestazioni” si riferiscono per 683.949 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 3.055 migliaia di Euro, ai ricavi conseguiti dalla Techno Sky per attività di supporto ed assistenza tecnica in Italia e all’Estero e per l’attività di controllo in volo delle radioassistenze.

Gli “incrementi di immobilizzazioni per lavori interni” si riferiscono per 2.064 migliaia di Euro alla capitalizzazione dei costi del personale per l’attività svolta sui progetti di investimento in corso di esecuzione, e per 1.271 migliaia di Euro alla realizzazione interna di immobilizzazioni, quali l’integrazione dei sistemi di monitoraggio, la realizzazione di un sistema informativo per la gestione della configurazione dei progetti e siti e all’adeguamento e potenziamento della centrale elettrica presso l’Area Control Center di Roma.

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 693.548 migliaia di Euro e sono così composti: *COSTI DELLA PRODUZIONE*

Descrizione	Saldo al 31.12.07
<i>Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>	6.878
<i><u>Per servizi:</u></i>	
- costi di manutenzione	22.829
- contribuzione Eurocontrol e Ceats	48.539
- costi per utenze e telecomunicazioni	27.086
- premi assicurativi	8.872
- pulizia e vigilanza	7.607
- altri costi riguardanti il personale	11.662
- altre spese per servizi	22.013
<i>Totale costi per servizi</i>	<i>148.608</i>
<i>Per godimento beni di terzi</i>	5.696
<i>Per il personale</i>	400.792
<i><u>Ammortamenti e svalutazioni:</u></i>	
- immobilizzazioni immateriali	22.438
- immobilizzazioni materiali	107.849
- svalutazione crediti e delle immobilizzazioni	1.609
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>131.896</i>
<i>Variazione delle rimanenze</i>	(2.537)
<i>Accantonamenti per rischi</i>	550
<i>Oneri diversi di gestione</i>	1.665
Totale costo della produzione	693.548

I costi per servizi, come sopra dettagliati, sono riferiti per 130.333 migliaia di Euro alla capogruppo e per la restante parte, pari a 18.275 migliaia di Euro, a Techno Sky.

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali contiene, per 11.081 migliaia di Euro, la quota di ammortamento della differenza da consolidamento.

Nell'ambito degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali è compresa la quota di ammortamento dell'aereo e della consolle per complessivi 874 migliaia di Euro.

Il “costo del personale” il cui importo è pari a 400.792 migliaia di Euro, si riferisce per 357.011 migliaia di Euro alla capogruppo e per la restante parte, pari a 43.781 migliaia di Euro, a Techno Sky. La voce in oggetto è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.07
<i>Per il personale:</i>	
<i>Salari e stipendi, di cui:</i>	
<i>retribuzione fissa</i>	204.370
<i>retribuzione variabile</i>	83.378
<i>Totale salari e stipendi</i>	287.748
<i>Oneri sociali</i>	89.503
<i>Trattamento di fine rapporto</i>	14.142
<i>Altri costi</i>	9.399
Totale costo del personale	400.792

Nella tabella sotto riportata viene rappresentato l'organico aziendale di gruppo diviso per qualifica professionale.

	31.12.07
<i>Dirigenti</i>	85
<i>Quadri</i>	382
<i>Impiegati</i>	3.623
Consistenza finale al 31 dicembre 2007	4.090

I proventi ed oneri finanziari presentano un saldo netto di oneri finanziari per 1.285 migliaia di Euro e sono relativi a proventi finanziari per 9.834 migliaia di Euro,

*PROVENTI ED ONERI
FINANZIARI*

oneri finanziari per 11.135 migliaia di Euro e all'effetto netto di utili e perdite su cambi per 16 migliaia di Euro. La composizione è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.07
Proventi finanziari:	
- da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	963
- da titoli iscritti nell'attivo circolante	2.775
- da altri	6.096
Totale proventi finanziari	9.834
Oneri finanziari	
- interessi passivi su linee di credito	(8.258)
- altri interessi passivi	(2.877)
Totale oneri finanziari	(11.135)
Utili e perdite su cambi	16
Totale proventi ed oneri finanziari	(1.285)

I proventi finanziari sono principalmente relativi alla capogruppo ad eccezione dell'importo di 963 migliaia di Euro riguardante gli interessi attivi maturati sul credito finanziario della Techno Sky.

Nell'ambito degli oneri finanziari sono compresi 162 migliaia di Euro di interessi passivi maturati sul debito verso la società di leasing.

La voce in oggetto mostra un saldo positivo di 347 migliaia di Euro e si riferisce a rivalutazioni di titoli per 190 migliaia di Euro e rivalutazione partecipazioni per 157 migliaia di Euro. Tale importo si riferisce alla valutazione con il metodo del patrimonio netto della controllata Sicta esclusa dall'area di consolidamento.

*RETTIFICHE DI
VALORE DI
ATTIVITA'
FINANZIARIE*

Il saldo di tale voce mostra un importo netto negativo di 2.649 migliaia di Euro composto da proventi straordinari per 4.685 migliaia di Euro e oneri straordinari

*PROVENTI E
ONERI
STRAORDINARI*

per 7.334 migliaia di Euro. I proventi straordinari accolgono per 1.294 migliaia di Euro l'effetto derivante dal trattamento, secondo il metodo finanziario, del leasing. Essendo il primo consolidamento, gli effetti a valere sul patrimonio netto iniziale sono stati classificati tra i proventi straordinari.

Le imposte sul reddito ammontano a 38.563 migliaia di Euro e sono composte da imposte correnti IRES ed IRAP per 20.003 migliaia di Euro e da imposte anticipate e differite per 18.560 migliaia di Euro.

*IMPOSTE SUL
REDDITO*

Di seguito è riportato il dettaglio della composizione delle imposte correnti, anticipate e differite dell'esercizio 2007:

Descrizione	IRES	IRAP	Saldo al 31.12.07
Imposte correnti	(1.031)	(18.972)	(20.003)
Imposte anticipate			
<i>Fondi tassati</i>	<i>(2.124)</i>	<i>0</i>	<i>(2.124)</i>
<i>Svalutazione rimanenze</i>	<i>122</i>	<i>46</i>	<i>168</i>
<i>Perdite fiscali</i>	<i>1.887</i>	<i>0</i>	<i>1.887</i>
<i>Altri</i>	<i>(23)</i>	<i>9</i>	<i>(14)</i>
<i>Totale imposte anticipate</i>	(138)	55	(83)
Imposte differite			
<i>Ammortamenti</i>	<i>(16.167)</i>	<i>(2.596)</i>	<i>(18.763)</i>
<i>Plusvalenze tassate</i>	<i>168</i>	<i>22</i>	<i>190</i>
<i>Altri</i>	<i>96</i>	<i>0</i>	<i>96</i>
<i>Totale imposte differite</i>	(15.903)	(2.574)	(18.477)
Totale imposte corr.ti, antic.te e diff.te	(17.072)	(21.491)	(38.563)

Per quanto concerne il prospetto di movimentazione delle imposte differite e anticipate si rinvia a quanto illustrato nella nota integrativa del bilancio di esercizio della Capogruppo.

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	Patrimonio Netto	Risultato d'esercizio	Note
<i>Imprese controllate</i>								
Techno Sky S.r.l.	Roma	Integrale		1.600	100%	100%	3.055	38
Consorzio Sicta	Napoli	a Patrimonio netto		1.033	60%	60%	862	14 (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)**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**

	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto
Capogruppo	15.037	1.235.189
Ammortamento differenza da consolidamento	(11.081)	(11.081)
Effetto IAS 17 Techno Sky	1.750	1.750
Imposte differite su IAS 17	(567)	(567)
Valutazione a patrimonio netto del Consorzio Sicta	157	157
Risultato d'esercizio Techno Sky	38	38
Totale di gruppo	5.334	1.225.486

Allegato n. 3a
(in migliaia di Euro)**CONSORZIO SICTA****SITUAZIONE PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 2007**

ATTIVO	2007	2006
Immobilizzazioni		
Immobilizzazioni immateriali	34	47
Immobilizzazioni materiali	175	163
Totale immobilizzazioni	209	210
Attivo circolante		
Rimanenze	432	836
Crediti esigibili entro 12 mesi	2.260	1.968
Crediti esigibili oltre 12 mesi	6	1
Disponibilità liquide	822	4
Totale attivo circolante	3.520	2.808
Ratei e risconti attivi	14	21
TOTALE ATTIVO	3.743	3.039
PASSIVO		
Patrimonio netto	1.437	1.413
Trattamento Fine Rapporto	197	179
Fondi rischi ed oneri	50	50
Debiti dovuti entro i 12 mesi	2.059	1.397
Ratei e risconti passivi	-	-
TOTALE PASSIVO	3.743	3.039
Conti d'ordine	915	560

Allegato n. 3b
(in migliaia di Euro)

CONSORZIO SICTA

CONTO ECONOMICO AL 31 DICEMBRE 2007

	2007	2006
A VALORE DELLA PRODUZIONE		
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.860	2.922
Variazione lavori in corso su ordinazione	(404)	7
Contributi in conto esercizio L. 488	756	421
Totale valore della produzione	4.212	3.350
B COSTI DELLA PRODUZIONE		
Per materie prime, sussid.cons. merci	183	89
Per servizi	1.909	1.229
Per godimento beni di terzi	101	101
Per il personale	1.727	1.646
Ammortamenti e svalutazioni	73	101
Oneri diversi di gestione	40	25
Totale costo della produzione	4.033	3.191
Differenza A-B	179	159
C PROVENTI ED ONERI FINANZIARI		
Altri proventi finanziari	11	1
Interessi ed altri oneri finanziari	(7)	(3)
Totale proventi ed oneri finanziari	4	(2)
E PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI		
Proventi		21
Plusvalenze da alienazioni		
Oneri	(23)	(52)
Minusvalenze da alienazioni		(2)
Imposte relative ad es.precedenti	(2)	(1)
Totale partite straordinari	(25)	(34)
RISULTATO ANTE IMPOSTE (A-B+C+E)	158	123
Imposte	(135)	(115)
UTILE DELL'ESERCIZIO	23	8

ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO

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 2007.

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: 31 marzo 2008

Amministratore Delegato

Guido Pugliesi

Dirigente Preposto alla redazione dei
documenti contabili e societari

Antonio Serafini

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

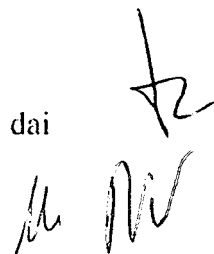
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE**DI ENAV S.p.A.****SUL BILANCIO CONSOLIDATO 2007**

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 2007, predisposto secondo le disposizioni contenute nel D.Lgs 9 aprile 1991, n. 127, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 31 marzo 2008 ed acquisito in pari data dal Collegio Sindacale.

Il documento in questione, redatto tenendo conto di quanto indicato dai

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

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 2007.

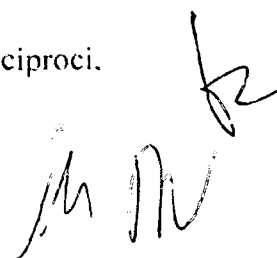
Il bilancio consolidato include il bilancio della Capogruppo ENAV S.p.A. e della società Techno Sky partecipata al 100% su cui ENAV esercita stabilmente il controllo e la cui attività consiste, quasi esclusivamente, nello svolgimento di servizi nei confronti di ENAV, affidati "in house".

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 non riportano i saldi comparativi dell'esercizio precedente, in quanto il 2007 è il primo anno di redazione del bilancio consolidato.

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 informazioni, confermate nella relazione formale appositamente redatta in data 7 aprile 2008, in merito ai controlli eseguiti sul bilancio consolidato da cui non sono emerse anomalie.

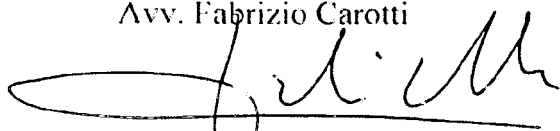
Il Collegio, inoltre, ha preso atto che:

- 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 2007, predisposti dai rispettivi Consigli di amministrazione.

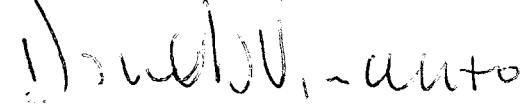
Roma, 10 aprile 2008

Il Collegio Sindacale

Avv. Fabrizio Carotti



Dott. Vincenzo Donato



Prof. Renato Midoro



PAGINA BIANCA

RELAZIONE
DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

PAGINA BIANCA



Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via C. D. Ruffini, 10 - 20121 Milano
Tel. 02/5831.1 - Telex 320321

$\mathbb{F}_4 = \{0, 1, \alpha, \alpha^2\}$
 $\mathbb{F}_4 = \{0, 1, \alpha, \alpha^2\}$
 $\mathbb{F}_4 = \{0, 1, \alpha, \alpha^2\}$

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. chiuso al 31 dicembre 2007. La responsabilità della redazione del bilancio 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 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'adequatezza 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.

Trattandosi del primo esercizio di redazione del bilancio consolidato, la società si è avvalsa della facoltà di non presentare i dati comparativi.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato della ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2007 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 consolidati della società.

Roma, 7 aprile 2008

Reconta Ernst & Young S.p.A.


Gianfranco Consorti
(Socio)

[illegible]

Glossario

Acronimo	Descrizione
ACC	Area Control Center
ADM	Aerodrome Data Management
AIRNAS	Air Navigation & Airport System
AMI	Aeronautica Militare Italiana
AMS	Apron Management Service
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
ATS	Air Traffic Services
CAAV	Centro Assistenza al Volo
CIITI	Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq
CISM	Critical incident stress management
CTA	Controllore del Traffico Aereo
CUP	Costo Unitario Prodotto/Servizio
CUT	Coefficiente Unitario di Tariffazione
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aerienne
EAD	European AIS Database
ECAC	European Civil Aviation Conference
EGNOS	European Geostationary navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ESA	Agenzia Spaziale Europea
ESARR	Eurocontrol SAFETY Regulatory Requirements
ESSP	European Satellite Services Provider
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
INAIL	Istituto Naz. di Assicuraz. Contro Infortuni sul Lavoro
INPDAP	Istituto Naz. di Previdenza per i Dipendenti dell'Amm.ne Pubblica
IRAP	Imposta Regionale sulle Attività Produttive
IRES	Imposta sul Reddito delle Società

MFF	Mediterranean Free Flight
OIC	Organismo Italiano di Contabilità
PON	Programma Operativo Nazionale Settore Trasporti
SES	Single European Sky
SESAR	Single European Sky ATM Research
SICTA	Sistemi innovativi controllo traffico aereo
STCA	Short Term Conflict Alert
TFR	Trattamento di Fine Rapporto
TFS	Trattamento di Fine Servizio
TMA	Terminal control area
TOKAI	Tool Kit for ATM Occurrence Investigation
UDS	Unità di Servizio