ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**
n. **348**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

ENAV Spa

(Esercizio 2010)

Trasmessa alla Presidenza il 28 ottobre 2011

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 71/2011 del 25 ottobre 2011 ..... *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAV S.p.A. per l'esercizio 2010 ..... » 9

DOCUMENTI ALLEGATI

ESERCIZIO 2010:

Relazione sulla gestione ..... » 141

Stato patrimoniale e conto economico ..... » 185

Bilancio di esercizio ..... » 189

Relazione del Collegio Sindacale ..... » 239

Relazione della Società di revisione ..... » 249

Bilancio consolidato ..... » 255

Relazione del Collegio Sindacale ..... » 299

Relazione della Società di revisione ..... » 305

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 71/2011.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 25 ottobre 2011;

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 2010, nonché le annesse relazioni del Presidente del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione 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 2010;

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 2010 – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Ente Nazione 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
Raffaele Squitieri

Depositata in Segreteria il 28 ottobre 2011.

IL DIRIGENTE
(*Dott.ssa Luciana Troccoli*)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI ENAV S.p.A., PER L'ESERCIZIO 2010

SOMMARIO

Premessa ..... *Pag.* 15

I – La società e i rapporti istituzionali ..... » 16

A) La *governance* societaria ..... » 16

B) L'organizzazione aziendale ..... » 20

C) Il rinnovo della Certificazione « Single European Sky » e il mantenimento ed estensione della Certificazione di Qualità ISO 9001:2000 ..... » 25

D) Il rapporto Stato-ENAV ..... » 27

1. I contratti di programma e di servizio ..... » 27

2. La legge sui requisiti di sistema e i suoi effetti .... » 35

E) Il piano industriale 2008-2012 ..... » 36

F) La comunicazione societaria ..... » 38

G) Le recenti vicende giudiziarie ..... » 41

II – L'attività di gestione ..... » 42

A) La sicurezza ..... » 42

1. L'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea. La sicurezza operativa, la capacità ATC, la regolarità, la puntualità e l'efficienza dei voli ..... » 42

2. La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione ..... » 50

3. La sicurezza del lavoro ..... » 52

B) Le attività internazionali ..... » 53

C) Gli investimenti ..... » 58

1. Il Piano degli investimenti 2010-2012 ..... » 58

a. Premessa ..... » 58

b. Interventi del Piano soggetti ad autofinanziamento ..... » 60

c. Interventi del Piano realizzabili con finanziamenti esterni ..... *Pag.* 60

d. Profili finanziari ..... » 61

e. Principali interventi attivati nel 2010 ..... » 61

f. Sviluppo dei sistemi informativi gestionali . » 62

2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2011-2013 ..... » 63

a. Principali interventi ..... » 65

b. Aspetti finanziari ..... » 65

D) Le risorse umane, le relazioni industriali, la formazione, il contenzioso del lavoro e la *privacy* ..... » 67

1. Evoluzione della consistenza del personale ... » 67

2. Il costo del personale ..... » 72

3. Il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro ..... » 74

4. Le relazioni industriali ..... » 75

5. La formazione e l'Academy di Forlì ..... » 75

6. Il contenzioso del lavoro e la *privacy* ..... » 77

E) L'attività negoziale ..... » 78

1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione ..... » 78

2. Le attività commerciali della società ..... » 79

F) Il contenzioso e la consulenza legale ..... » 82

G) L'attività delle controllate ..... » 84

1. Techno Sky S.r.l. ..... » 84

2. Il Consorzio SICTA ..... » 92

III – La gestione finanziaria 2010 ..... » 98

A) I risultati del bilancio civilistico 2010 ..... » 99

B) Il bilancio consolidato ..... » 106

C) Il budget, il controllo di gestione e la contabilità analitica ..... » 112

IV – Il sistema dei controlli interni ..... *Pag.* 117

A) Il decreto legislativo 231/2001 ..... » 117

B) L'*internal auditing* ..... » 118

C) Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari ..... » 119

V – Considerazioni conclusive ..... » 120

Acronomi e Glossario ..... » 133

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Nella precedente Relazione (Atti Parlamentari, XV Legislatura, Doc. XV n. 156) la Corte, nel riferire al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha esaminato i risultati della gestione di ENAV per l'anno 2009 e per i primi mesi del 2010.

Nella presente relazione – inerente all'esercizio 2010 ed aggiornata sui fatti di rilievo fino a metà del 2011 – la Corte riferisce sull'attività svolta dalla società, nel difficile contesto di crisi economica internazionale, 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 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.

La società è altresì soggetta alla vigilanza dell'Ente nazionale Aviazione Civile (E.N.A.C.), e cioè dell'autorità nazionale di vigilanza, regolazione tecnica, certificazione e controllo nei settori della fornitura dei servizi di controllo del traffico aereo e dell'intera aviazione civile, ai sensi della regolamentazione comunitaria sul Cielo Unico Europeo e degli articoli 687 e seguenti del codice della navigazione italiano.

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

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

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

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

Nel corso dell'assemblea ordinaria del 16 luglio 2009 si è proceduto alla nomina dei 5 membri del nuovo consiglio di amministrazione per il triennio 2009-2011,

confermando tra i componenti il precedente amministratore delegato. A seguito delle dimissioni rassegnate dal componente designato dal ministero dell'economia poche settimane dopo la nomina, per un breve periodo l'organo amministrativo è stato composto da 4 membri. L'organo amministrativo è stato integrato, pertanto, mediante cooptazione del componente designato dall'azionista (poi confermato dall'assemblea del 9 aprile 2010) ed attualmente si compone di 5 membri (nel rispetto del *range* da 3 a 5 previsto dallo Statuto).

A seguito delle dimissioni rassegnate da un consigliere di amministrazione, l'assemblea del 28 aprile 2011 ha nominato un nuovo componente dell'organo amministrativo.

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

In particolare, il consiglio di amministrazione ha riservato a sé la competenza in ordine alle scelte di ordine strategico e programmatico, all'approvazione dei contratti di programma e di servizio con i Ministeri interessati, alle operazioni societarie di carattere straordinario ed alla conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziaria. All'amministratore delegato sono stati, invece, conferiti ampi poteri per l'amministrazione della società, compresa la legale rappresentanza, esclusi soltanto quelli riservati dalla legge e dallo statuto al presidente e quelli riservati dal consiglio stesso alla propria competenza.

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

Pertanto, il compenso dei membri del consiglio di amministrazione è stato fissato in euro 37.500 lordi annui per il presidente (nel precedente triennio era di 50.000,00 Euro) e in euro 18.750 lordi annui per ciascun altro consigliere (in precedenza era di 25.000,00 0 Euro).

Il compenso da corrispondere all'amministratore delegato ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c. è stato determinato in 370.000 euro annui per la parte fissa, ed in 90.000 euro quale parte variabile annuale.

Successivamente, il consiglio di amministrazione del 9 aprile 2010, previa specifica autorizzazione dell'assemblea, ha attribuito al presidente le seguenti deleghe operative:

- supportare l'amministratore delegato nella gestione dei rapporti della società con le istituzioni, con gli enti e con gli altri organismi pubblici, ed in particolare nelle relazioni con il parlamento, con il governo e con le altre istituzioni;

- curare, d'intesa con l'amministratore delegato, i rapporti con le associazioni di categoria del settore aeroportuale (vettori ed altri operatori aeroportuali), anche per quanto concerne le attività di informazione sui piani di sviluppo dei sistemi di controllo del traffico aereo;
- coordinare, d'intesa con l'amministratore delegato, lo svolgimento del servizio di radiomisure.

Il consiglio di amministrazione del 18 maggio 2010 ha determinato il compenso da corrispondere al presidente ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c. in complessivi 100.000 euro annui lordi per la parte fissa (comprensivi del compenso di 37.500 euro annui lordi deliberato dall'assemblea per la carica di presidente e dell'emolumento previsto in suo favore quale componente dei comitati interconsiliari), oltre ad una parte variabile annuale pari, al massimo, al 30% della parte fissa, sulla base di uno specifico piano di incentivazione, approvato dal comitato remunerazioni e dal consiglio di amministrazione.

Ad ottobre 2009, a seguito delle dimissioni presentate dal direttore generale di ENAV il consiglio di amministrazione ha nominato il nuovo direttore generale della società. La direzione generale è stata affidata al responsabile dell'area operativa della società stessa.

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

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

La prassi di funzionamento dei comitati interconsiliari era stata, peraltro, già

sperimentata in ENAV nei due precedenti trienni, in cui l'attività del consiglio di amministrazione era risultata agevolata da numerose riunioni su singole tematiche poi oggetto di valutazione e di deliberazione in sede di formale adunanza consiliare.

Il comitato remunerazioni (presieduto da un consigliere di amministrazione diretta espressione del Ministero dell'Economia e delle Finanze) svolge attività di istruttoria e proposta in merito alla determinazione dei presupposti e alla verifica dei risultati relativi alla parte variabile dei compensi dei vertici delegati, nonché inerente agli istituti incentivanti per la prima linea dirigenziale aziendale.

Il comitato strategico (presieduto dal presidente della società) si occupa delle principali tematiche inerenti lo sviluppo aziendale, nonché il posizionamento e l'attività di ENAV nel Sistema Paese.

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

Per quanto riguarda l'organo di controllo, l'assemblea del 27 maggio 2010 ha nominato il nuovo collegio sindacale per il triennio 2010-2011-2012, confermando i compensi annui lordi già determinati per il precedente organo, pari a 30.000 euro per il presidente e 20.000 euro per ciascuno dei sindaci effettivi.

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

Per quanto concerne le altre strutture di controllo, il consiglio di amministrazione del 3 dicembre 2009 ha nominato l'organismo di vigilanza ai sensi del d.lgs. 231/2001, con durata triennale a decorrere dalla nomina, a composizione collegiale costituito da tre membri esterni. Per assicurare la massima integrazione dell'organismo di vigilanza con la struttura aziendale è stata istituita una segreteria tecnica dedicata, coordinata dal responsabile della funzione audit aziendale.

Il consiglio di amministrazione ha altresì determinato i compensi lordi annui di competenza dei componenti l'organismo, confermando i precedenti importi pari a 25.000 euro per il presidente e 20.000 euro per ciascuno dei membri.

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

Il controllo contabile della società è poi affidato ad una società di revisione legale (iscritta nel registro unico istituito presso il ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. n. 39/2010), selezionata a mezzo di procedura ad evidenza pubblica e nominata dall'assemblea del 27 maggio 2010 per il triennio 2010-2011-2012. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione legale 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). L'Assemblea straordinaria del 28 aprile 2011 ha provveduto alla modifica dello Statuto per l'adeguamento alle norme introdotte con d.lgs. 27 gennaio 2010 n. 39 in materia di revisione legale dei conti.

B- L'organizzazione aziendale

Nell'esercizio 2010 e nei primi sei mesi dell'esercizio 2011, sono stati effettuati numerosi interventi organizzativi.

Per quanto concerne gli interventi organizzativi effettuati nel 2010, si riportano nel seguito i principali.

Nell'ambito dell'Area Operativa, a causa della complessità organizzativa e dell'eccessivo numero dei riporti della funzione Operazioni di Aeroporto, quest'ultima è stata suddivisa in due funzioni distinte. E' stato inoltre istituito il nuovo "CAAV Verona Villafranca", in seguito al passaggio dall'Aeronautica Militare ad ENAV dei servizi di controllo di avvicinamento nello spazio aereo di competenza.

L'Area Amministrativa e l'Area Tecnica sono state riorganizzate in un'ottica di razionalizzazione e ottimizzazione dei processi aziendali inerenti all'approvvigionamento delle infrastrutture tecnologiche e civili. In particolare, all'Area Amministrativa sono state trasferite dall'Area Tecnica le competenze organizzative inerenti alla fase di esecuzione

contrattuale dei progetti di investimento. Inoltre, sono stati istituiti il "Program Management Board", avente lo scopo di coordinare e supervisionare la gestione dei programmi e progetti in questo ambito, ed il "Comitato Investimenti", al fine di garantire un più elevato livello di coordinamento ed indirizzo degli investimenti aziendali.

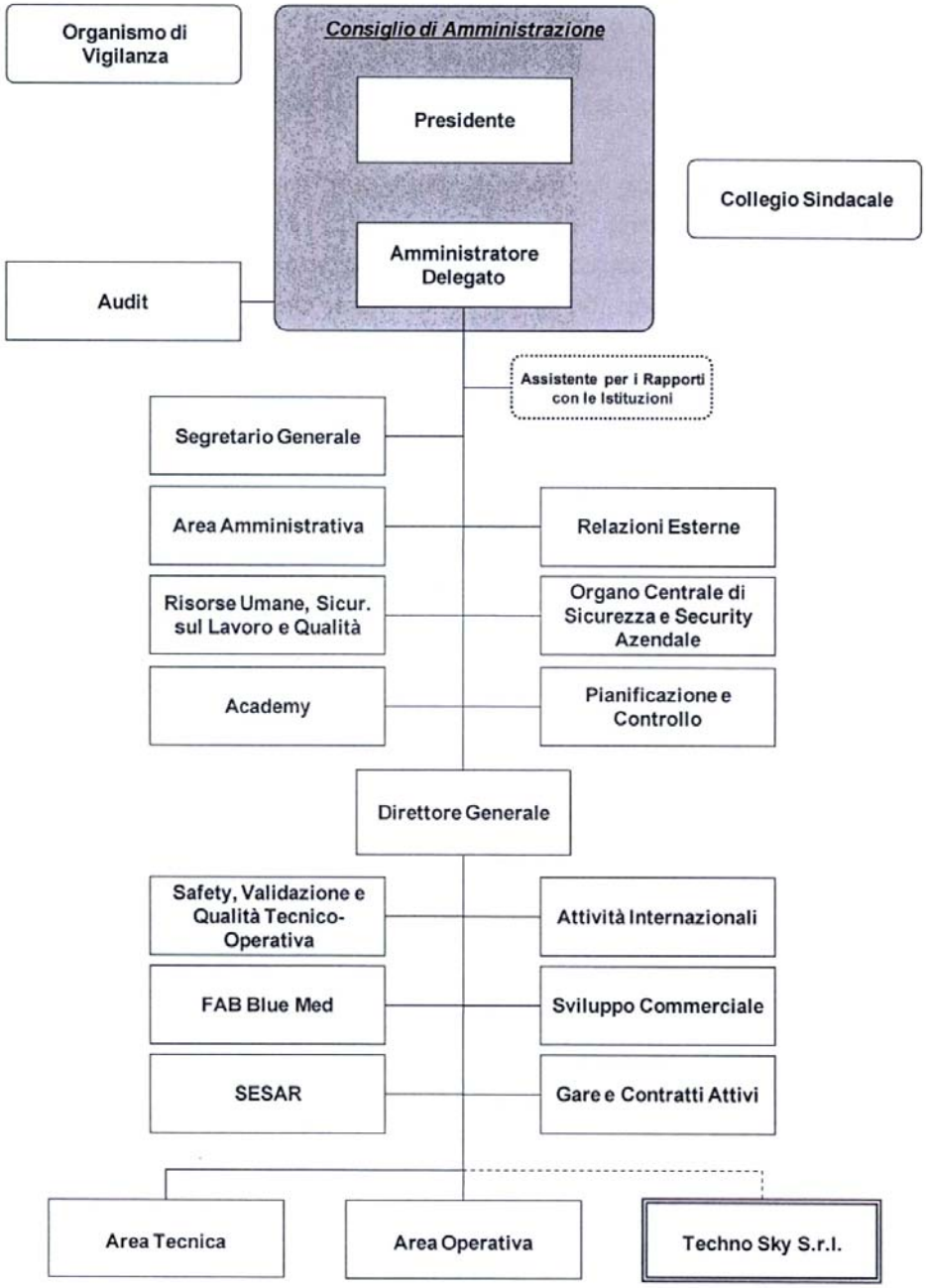
Nell'ambito dell'Area Tecnica sono state soppresse le funzioni Centro Simulazione e Sperimentazione e Sistemi Satellitari, le cui attività sono confluite in altre Strutture già esistenti nella stessa Area Tecnica e nell'Area Operativa, in un'ottica di razionalizzazione ed ottimizzazione connessa anche alle evoluzioni del contesto europeo.

Per quanto riguarda il comparto delle attività internazionali, sono state introdotte alcune rilevanti novità organizzative, tra cui il "Comitato per le attività internazionali" e, alle dirette dipendenze del Direttore Generale, le nuove funzioni "FAB Blue Med" e "SESAR", al fine di garantire il presidio delle attività negli omonimi Programmi internazionali.

È stato ridisegnato, centralizzandolo, il processo di vendita sul mercato terzo dei servizi aziendali e di Gruppo, processo gestito della funzione "Sviluppo Commerciale".

Per quanto concerne gli interventi organizzativi effettuati nel primo semestre del 2011, tra i più significativi si annoverano: la riorganizzazione della funzione Academy, attraverso una nuova articolazione della struttura e la parziale riorganizzazione dell'Area Amministrativa, mediante l'accorpamento e la soppressione di alcune Funzioni al fine di razionalizzare le relative posizioni organizzative, con il contestuale spostamento della funzione Gare e Contratti Attivi alle dirette dipendenze del Direttore Generale.

Macrostruttura ENAV al 30/06/2011



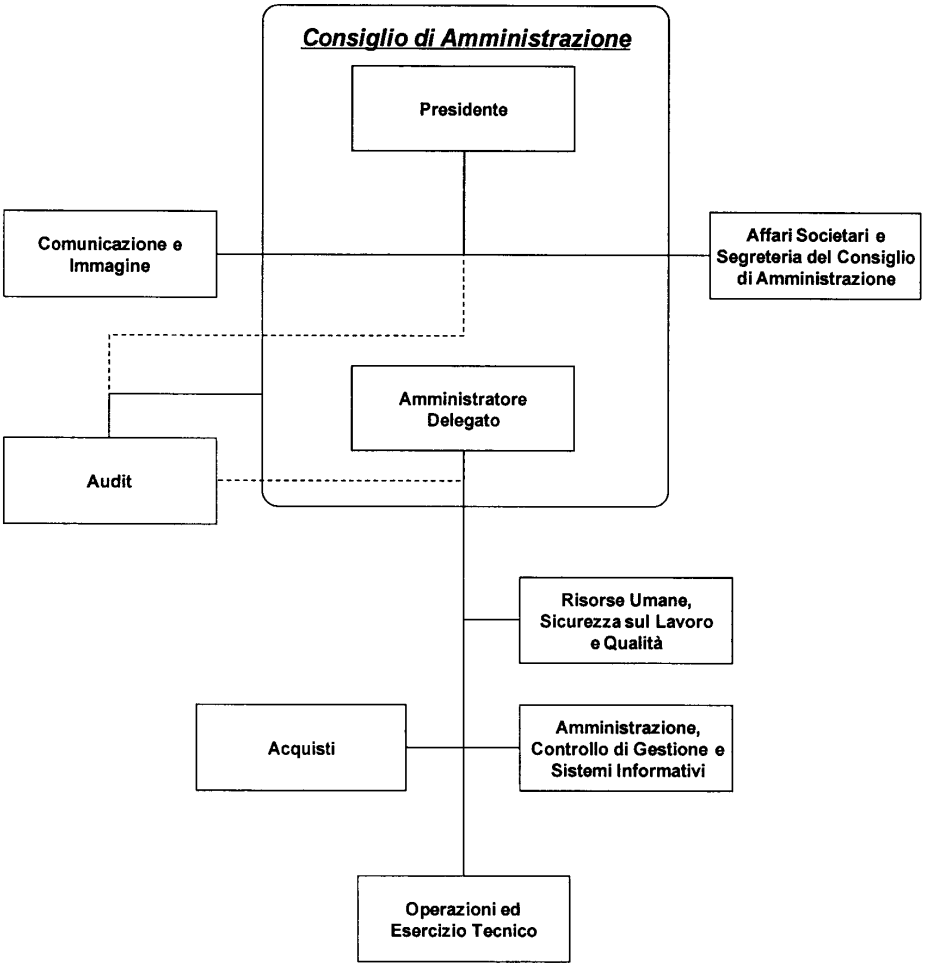
Techno Sky S.r.l.

Nel corso del 2010 e della prima metà del 2011, è proseguito il processo di riorganizzazione di Techno Sky, mediante interventi organizzativi sia sulla macro-struttura sia nell'ambito dell'organizzazione di dettaglio delle strutture centrali e territoriali.

Per quanto riguarda la macro-struttura aziendale, in particolare, i principali interventi sono i seguenti: nel 2010, a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione che ha abolito la posizione del Direttore Generale, le strutture prima dipendenti dal Direttore Generale sono state poste alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato; nel 2011, a seguito della nomina del nuovo Amministratore Delegato e del conferimento di deleghe, oltre che a quest'ultimo, anche al Presidente, le funzioni aventi competenza in materia di affari societari, comunicazione, immagine sono state poste alle dirette dipendenze del Presidente.

A seguito delle suddette variazioni organizzative, nonché di ulteriori interventi occorsi nel periodo considerato, l'attuale macro-struttura di Techno Sky è la seguente:

Macrostruttura Techno Sky al 30/06/2011



Per quanto riguarda il Sistema di gestione per la qualità di Techno Sky, tra le fine del 2010 ed i primi mesi del 2011 l'organismo di certificazione (DNV Italia) ha condotto, positivamente, la verifica di mantenimento annuale.

Nel 2010, Techno Sky ha inoltre ottenuto l'attestato di riconoscimento di conformità del Sistema di gestione per la qualità alle pubblicazioni NATO AQAP 2110 e AQAP 160. Tali attestazioni di conformità agli standard militari sono necessarie per ottenere commesse dal Ministero della Difesa.

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

Nel mese di giugno del 2011 ENAV ha ottenuto, da parte di ENAC, il secondo rinnovo della certificazione "Single European Sky" (SES) quale fornitore di servizi di navigazione aerea, in accordo al regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo e al regolamento (CE) n. 2096/2005 e s.m.i. sui requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, dimostrando il mantenimento dei requisiti specifici per ciascuno dei servizi forniti (ATS, AIS, MET e CNS) e dei c.d. requisiti generali quali: competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione, gestione della *safety* e della qualità, *security*, risorse umane, solidità finanziaria (capacità economica e finanziaria, revisione contabile), responsabilità e copertura dei rischi, qualità dei servizi (apertura e trasparenza nella fornitura dei servizi e piani di emergenza), requisiti in materia di relazioni.

Nel biennio propedeutico al secondo rinnovo, ENAC ha svolto 44 audit (17 nel 2009, 21 nel 2010 e 6 nel primo semestre del 2011) sia sugli enti operativi sia sulle strutture centrali della società, con l'obiettivo di verificare il mantenimento della conformità ai requisiti comuni ed alle condizioni precisate nel certificato SES.

Nel corso del primo semestre del 2011, ENAV è stata inoltre oggetto di un audit da parte di ENAC al fine di verificare il mantenimento dei requisiti certificativi necessari al rinnovo, previsto per gennaio 2012, della certificazione quale "Organizzazione di formazione" ai sensi del Dlgs. 118/08 "Attuazione della direttiva 2006/23/CE, relativa alla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo", ottenuta nel gennaio del 2010.

Nel Dicembre 2010 ENAV ha, infine, conseguito, per la propria flotta aerea di Radiomisure, il "Certificato di Operatore di Lavoro Aereo" (COLA) ai sensi del

Regolamento ENAC "Certificato di Operatore di lavoro aereo", necessario per l'esecuzione di voli per attività di radio-misurazione (voli per rilevamenti e osservazioni).

Alla fine del 2010, ENAV ha ottenuto il rinnovo della certificazione di qualità da parte dell'organismo di certificazione (DNV Italia), per il triennio 2011-2013. Tale traguardo è stato raggiunto al termine dell'iter di rinnovo della certificazione, o "ricertificazione", in cui l'organismo ha riesaminato globalmente il Sistema di gestione per la qualità aziendale mediante un nuovo programma di audit che ha coinvolto le sedi centrali e territoriali di ENAV. Con tale ricertificazione si è concluso, di fatto, il primo ciclo di vita del Sistema Qualità: infatti, la prima certificazione del Sistema era stata conseguita alla fine del 2007 ed il relativo certificato di conformità alla norma UNI EN ISO 9001, successivamente aggiornato alla versione 2008 della Norma stessa, aveva validità triennale. Sempre nel 2007, ENAV aveva anche conseguito la certificazione di qualità ISO 9001:2000 (prescritta dal citato regolamento n. 2096/05) da parte dell'ente di certificazione internazionale DNV (*Det Norske Veritas*). Analogamente alla certificazione SES, a seguito del rilascio di tale certificazione di qualità ISO 9001:2000 per i servizi della navigazione aerea e relativi servizi di supporto, nonché per i servizi di controllo radiomisure in volo e per i servizi di formazione nell'ambito del trasporto aereo, lo stesso ente di certificazione DNV ha intrapreso le attività previste per la verifica del mantenimento dei requisiti di certificazione ISO 9001:2000.

Per quanto riguarda la certificazione di qualità della controllata Techno Sky, nel 2009 per i relativi adempimenti è stato prescelto l'ente di certificazione della controllante, DNV. Ciò presenta indubbi vantaggi di sinergia, in una logica di gruppo, ed inoltre consente ad ENAV un maggiore raccordo tra i due sistemi di gestione per la qualità, anche e soprattutto in relazione alla matrice normativa europea (Reg. 2096/05) che origina la necessità/opportunità della certificazione ISO 9001.

L'ente di certificazione DNV, a seguito delle verifiche effettuate sul sistema qualità di Techno Sky, ha rilasciato a quest'ultima la certificazione ISO 9001:2008.

Come già accennato, nel 2010 Techno Sky ha inoltre ottenuto l'attestato di riconoscimento di conformità del Sistema di gestione per la qualità alle pubblicazioni NATO AQAP 2110 e AQAP 160.

D - Il rapporto Stato – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

Nel corso del 2010 e del primo semestre 2011 la società ha continuato ad operare in sintonia con le istituzioni di riferimento. In proposito, nella precedente relazione si era dato atto di come il ministro dei trasporti della XV legislatura, vigilante sull'attività della società e sull'intero sistema dei trasporti nazionali, avesse 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. Risulta altresì come, anche in considerazione dei risultati conseguiti da ENAV, il ministero dei trasporti avesse ritenuto di avviare 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.

Il predetto ministro aveva espresso dubbi 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 aveva 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 confrontassero con l'esigenza di garantire il servizio con i massimi livelli di sicurezza e di qualità indispensabili al sistema del trasporto aereo.

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, aveva nel frattempo deliberato di adottare per il 2009, su base volontaria (considerata la persistente assenza di contratto di programma), la metodologia del "*cost cap*"[1] (come richiesto dal ministero dell'economia e delle finanze), seppur rinviando l'individuazione dei

[1] Il sistema del Cost Cap è un sistema di efficientamento volto al contenimento di alcune tipologie di costi considerati per la formazione delle tariffe.
A differenza del sistema di Cost Recovery, che prevede l'integrale traslazione in tariffa di tutti i costi sostenuti e che da sempre ha caratterizzato le tariffe di Enav, il sistema di efficientamento del Cost Cap, così come definito nelle formule e parametri contenuti nel Contratto di Programma e Servizio ENAV/Stato, prevede il contenimento di alcune specifiche tipologie di costi (costi operativi e del personale), mantenendo la previsione di una traslazione integrale in tariffa per gli ammortamenti e per altre tipologie di costo.

termini, dell'entità e delle specifiche modalità applicative di tale metodologia, alla definizione del complesso delle obbligazioni delle parti da ricomprendere negli schemi dei contratti di programma e di servizio 2007-2009 ed all'individuazione di tempi brevi e certi di erogazione delle risorse economiche da parte dello Stato (come pure richiesto dal ministero dei trasporti).

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

La Corte ha già più volte confermato di ritenere in linea con la lettera e lo spirito della legge, che tutti gli interessi coinvolti vengano globalmente considerati ed in definitiva contemperati, ricevendo una soluzione concordata nell'ambito della negoziazione dei contratti di programma e di servizio. 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 deve essere regolata, anzitutto, l'assunzione dei servizi della navigazione aerea in relazione ad alcuni degli aeroporti, oggi militari, che stanno transitando 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; protocollo, 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, l'unico mai sottoscritto tra lo Stato e la società ENAV (essendo stato, peraltro formalizzato, l'11 novembre 2009 e registrato dalla corte dei conti il 2 febbraio 2010, ben 4 anni dopo la fine del triennio di riferimento), sia stato espressamente concordato che *<<ove il ministero dei trasporti richieda alla Società una modifica dell'elenco degli aeroporti indicati in allegato "D", la Società esaminerà la richiesta e trasmetterà al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi differenziali derivanti dal suo accoglimento. Tale richiesta, previo parere tecnico favorevole dell'ENAC, potrà essere recepita con accordo tra il Ministro dei Trasporti, il Ministro dell'Economia e delle Finanze e la Società. In tale ultimo caso, qualora la richiesta medesima comporti oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, il suo accoglimento sarà subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie del Fondo Contratti di Programma da destinarsi ai maggiori oneri contrattuali>>.*

In assenza di formalizzazione dei contratti di programma 2007-2009 e 2010-2012, tuttavia, i ministeri di riferimento hanno, comunque, ritenuto di procedere al cambio di status dei primi aeroporti militari (Brescia Montichiari, Cagliari), prevedendo il trasferimento dall'Aeronautica militare ad ENAV dei servizi della navigazione aerea senza di fatto tener conto della suddetta procedura concordata nello schema di contratto di programma e delle stesse esigenze finanziarie e gestionali della società.

Per questo, ENAV a causa, da un lato, dell'indebitamento finanziario causato dal ritardo dei pagamenti da parte dello Stato, e dall'altro, dell'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 (nonché nel successivo contratto di programma 2010–2012) venisse disciplinata in modo puntuale anche la relativa materia.

Intanto, dopo i decreti interministeriali che hanno riguardato il cambio di status da militare a civile ed il trasferimento dei servizi della navigazione aerea dall'aeronautica militare ad ENAV sugli aeroporti di Brescia Montichiari e di Cagliari, nel corso del 2008 e del 2009 sono stati emanati i decreti interministeriali relativi agli aeroporti di Verona Villafranca, Treviso, Brindisi Casale e Rimini.

In corso di predisposizione risultano, inoltre, i decreti interministeriali relativi agli aeroporti di Ciampino e di Comiso (quest'ultimo, a seguito dell'inserimento operato dall'art. 4-ter, comma 3, della legge3 agosto 2009, n. 102[2]). Tra questi aeroporti, quello di Brescia Montichiari è l'unico per il quale il decreto interministeriale preveda temporaneamente che il gestore aeroportuale corrisponda ad ENAV i costi di gestione sopportati da quest'ultima per il servizio affidato dalla data del provvedimento in poi.

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

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

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

---

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

Restano aperte, tuttavia, le problematiche relative al reperimento dei restanti ed ingenti fondi necessari per le spese di investimento che ENAV dovrà effettuare sugli aeroporti militari in transito e, soprattutto, delle compensazioni statali per gli oneri di esercizio che la società subirà per lo svolgimento del servizio su questi aeroporti. Si tratta di problematiche di non agevole soluzione, tenuto conto della difficile situazione dei conti pubblici e considerato che, al momento, risulta carente già la copertura sulle compensazioni statali previste per gli aeroporti già serviti da ENAV; carenza di copertura, che, peraltro, ha costituito sino ad oggi la vera ragione dei ritardi nella sottoscrizione dei contratti di programma e di servizio, considerato che con la sottoscrizione dei contratti di servizio i crediti di ENAV nei confronti dello Stato diverrebbero liquidi ed esigibili.

Si tratta di problematiche importanti, la cui mancata soluzione ha, di fatto, determinato il sostanziale ed inevitabile blocco del programma. La società, infatti, non ha potuto che prendere atto che, in considerazione soprattutto dell'insostenibilità per gli equilibri economici e finanziari aziendali del carico di gran parte delle spese d'investimento a tutt'oggi ancora prive di copertura e delle onerose spese di gestione previste per l'assunzione del servizio sugli aeroporti in parola, non sussistono attualmente le condizioni per procedere con la realizzazione del programma. Nel manifestare tale intendimento ai dicasteri di riferimento, ENAV ha tuttavia precisato che continuerà a fornire, sul piano tecnico ed operativo, la massima collaborazione a tutte le istituzioni ed agli enti competenti per rilevare le necessarie esigenze tecniche e predisporre le indispensabili pianificazioni. Ciò, per consentire il più celere riavvio e completamento del programma, qualora dovessero essere superate tutte le segnalate difficoltà ad oggi ostative al suo prosieguo.

In merito alla mancata riscossione dei crediti statali va inoltre tenuto presente, così come osservato dal ministero dei trasporti, che l'assenza dei fondi relativi ai crediti pregressi, che già da tempo costringe la società a ricorrere all'oneroso mercato finanziario (con 4,5 mln/euro di interessi passivi corrisposti nel 2010), e il costante incremento del numero degli aeroporti, anche minori, posti a carico di ENAV, costituiscono tutte circostanze e decisioni che – nella perdurante assenza di interventi di razionalizzazione del sistema da parte dei ministeri di riferimento - potrebbero sortire un effetto 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 tuttavia non ribadire, ancora una volta, le proprie forti perplessità più volte espresse sull'effettiva idoneità di tali strumenti rispetto al concreto perseguimento delle finalità di tempestiva ed esaustiva pianificazione alla base della legge del 1996 di trasformazione dell'allora azienda autonoma statale.

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

A tutt'oggi non risultano ancora formalizzati i contratti di programma e di servizio relativi ai trienni 2007–2009 e 2010–2012.

In particolare, sono tuttora in una fase istruttoria gli schemi dei contratti di programma e di servizio 2010–2012.

Ed intanto, risultano lunghissimi i tempi di attesa che finiscono per influire pesantemente sui lavori. Esemplare, in proposito, sono proprio i pareri favorevoli, con prescrizioni,già forniti dal CIPE l'8 maggio 2009 ed il 22 luglio 2010 sugli stessi contratti di programma e di servizio 2007-2009; pareri anch'esso non ancora pubblicati.

È inoltre da tener presente che per lo schema di contratto di programma, dopo il parere favorevole del CIPE, è previsto il parere delle competenti commissioni parlamentari; commissioni che, in occasione del parere favorevole reso a luglio 2009 sullo schema del triennio 2004-2006, hanno stigmatizzato il grave ritardo dei lavori in questione. È comunque da rilevare che questi ritardi, avendo negative conseguenze sui tempi di formalizzazione dei contratti di servizio e di programma 2007–2009, hanno impedito il pagamento ad ENAV, entro il 2010, degli ingenti crediti vantati per i servizi resi nel triennio scorso (crediti, ai quali si aggiungono quelli maturati per tutto l'anno 2010).

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

Peraltro, sulla base della normativa vigente e della stessa prassi contrattuale invalsa tra le parti, sufficiente a consentire la corresponsione ad ENAV dei crediti relativi al triennio 2007-2009 sarebbe la mera sottoscrizione del contratto di servizio, il cui testo parrebbe esser stato ormai totalmente concordato. Qualche residua resistenza parrebbe permanere su un *"considerato"* posto alle premesse del contratto e riferito ad un impegno di efficientamento che ENAV avrebbe dovuto accettare (in caso di formalizzazione tempestiva dei contratti di programma e di servizio 2007-2009) pur essendo relativo al successivo triennio (2010-2012).

In proposito, sia la società che il ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno evidenziato l'incongruenza di tale clausola, peraltro inserita tra le premesse di un contratto relativo ad un triennio già trascorso e tuttavia riferibile, per i suoi effetti, ad un triennio successivo oggetto di un contratto diverso e soprattutto caratterizzato da specifiche prestazioni e controprestazioni contrattuali, nonché da un contesto spazio-temporale differente rispetto a quello del triennio precedente.

Nel confermare quanto già espresso nelle precedenti relazioni in merito all'incongruenza di tale clausola, la Corte esprime ancora una volta il proprio auspicio per la più rapida conclusione dell'iter negoziale dei contratti in argomento.

In effetti, notevoli sono anche le altre conseguenze del ritardo dell'incasso dei crediti vantati nei confronti del ministero dell'economia e delle finanze che hanno imposto alla società di rimodulare il fabbisogno finanziario anche in considerazione della necessità di adeguamento alla normativa comunitaria sui tempi di pagamento delle fatture ai fornitori.

L'effetto immediato del mancato incasso del detto credito 2007/2009 ha anzitutto determinato una maggiore esposizione finanziaria rispetto a quella precedentemente prevista.

In proposito, la Corte ha già avuto modo di esprimersi sulla necessità che la parte dei crediti "esigibili" sia quanto prima corrisposta, al fine di evitare le difficoltà finanziarie che hanno già indotto la società a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte 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 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.

Peraltro, si tratta di importi che in mancanza di tempestiva 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 rendendo necessitato il ricorso ai ripetuti finanziamenti esterni.

A fronte dei propri ritardi in tali adempimenti, lo Stato continua ad affidare ad ENAV la gestione del controllo del traffico aereo su nuovi settori di spazio aereo e su nuovi aeroporti in precedenza gestiti dall'Aeronautica Militare. Al riguardo, è stato emanato il decreto del ministro della difesa (di concerto con i ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze) 27 luglio 2010, pubblicato sulla gazzetta ufficiale serie generale n. 256 del 2/11/2010 e concernente i servizi sullo spazio aereo del CTR Verona (ex Garda).

In attesa della formalizzazione del Contratto di Programma e Servizio 2010-2012, la soglia dei costi operativi e del personale ammessi per l'anno 2010 è stata quantificata in 540,4 milioni di euro, utilizzando la formula del cost cap. In particolare è stato applicato ai costi di consuntivo dell'anno 2009 il coefficiente di inflazione programmata (1,5%) e un livello di efficientamento del 2%.

Sulla base dei dati di consuntivo, ricavati dal bilancio di Esercizio della Società, si evince come il recupero di produttività sui costi ottenuto dalla Società, per l'anno 2010, risulti pari al 2%.

Recentemente l'Unione Europea ha introdotto il pacchetto normativo SES II al fine di avviare un piano di ammodernamento e sviluppo dell'intero sistema di gestione del traffico aereo. Il nuovo impianto legislativo ha introdotto significativi cambiamenti in termini di: safety, con l'accentramento sull'Agenzia EASA (European Aviation Safety Agency) dei temi legati alla sicurezza; gestione della capacità operativa, con l"introduzione a livello europeo del nuovo ruolo del network manager; technology, con un rinnovato impulso allo sviluppo della nuova piattaforma tecnologica operativa europea, attraverso il programma SESAR; performance, con il passaggio, per i fornitori di servizi della navigazione aerea, dal sistema del full cost recovery ad un sistema basato sulla valutazione delle performance economiche ed operative.

In particolare per quest'ultimo aspetto, due nuovi regolamenti comunitari 691/2010 "Implementing Rule" e 1191/2010 "Charging Regulation" e una "Decision" del 21/02/2011 hanno radicalmente modificato il sistema di determinazione delle tariffe e delle performance economiche e operative per i gestori del traffico aereo comunitario. Le modalità di calcolo, comune a tutti i paesi comunitari, nonché la misurazione delle performance saranno valutati da un organo tecnico - chiamato PRB (performance review body) - alle dirette dipendenze della Commissione Europea.

Data l'importanza e gli impatti che i nuovi regolamenti comunitari avranno nei prossimi anni sulla gestione dei servizi di controllo del traffico aereo nazionale ed europeo, ed in considerazione dei vincoli normativi che hanno previsto per gli Stati membri la redazione di un Piano di Performance Nazionale vincolante per il periodo 2012-2014, appare opportuno che il Contratto di Programma e Servizio 2010-2012, per le aree di performance ed i relativi indicatori, sia coerente con quanto previsto dai suddetti Regolamenti Comunitari e quindi con il Piano di Performance Nazionale.

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

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

Si era ritenuto, in particolare per quanto riguarda le tariffe di terminale, che l'entità degli oneri posti a carico del bilancio dello Stato invece che degli utilizzatori di tali servizi 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 sono aumentati, sostanzialmente, gli oneri sopportati dalla collettività che sono risultati nel 2010 di 129,2 milioni di euro su base annua rispetto ad 80,3 milioni di euro del 2005, con un incremento, rispetto al 2005 di circa 48,9 milioni di euro.

Il meccanismo previsto dalla legge, 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.

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

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

E – Il piano industriale 2008 – 2012

Indubbiamente, lo scenario che ha caratterizzato il 2010 ha causato elementi di forte discontinuità rispetto alle previsioni sviluppate nel piano industriale, rendendo non più attuali gli obiettivi di efficienza e di produttività fissati nel periodo di piano.

Da una parte l'andamento della domanda che, se durante il 2010 sembrava aver neutralizzato gli effetti della negativa congiuntura economica che nel biennio precedente aveva contraddistinto i mercati mondiali, oggi risente dalla sopraggiunta crisi politica che ha interessato l'area nord-africana a partire da febbraio 2011. Dall'altra il recente quadro normativo introdotto dal Single European Sky II che sta determinando sostanziali cambiamenti sui meccanismi e le logiche poste alla base della gestione operativa ed economica dei provider di assistenza al volo europei. In tale contesto, l'Unione Europea ha inteso ulteriormente sviluppare il piano di ammodernamento dell'intero sistema di gestione del traffico aereo comunitario, con l'obiettivo, tra l'altro, di riuscire a gestire in maniera più efficace situazioni di crisi paragonabili a quella causata dall'eruzione del vulcano islandese.

Il quadro normativo comunitario si è arricchito, nel corso del 2010, di un nuovo sistema di norme che ha, di fatto, previsto ed imposto ai fornitori di servizi alla navigazione aerea l'introduzione dal 2012 di un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche il cui

effetto più rilevante sarà l'abbandono del sistema del full cost recovery, e l'introduzione della figura del Network Manager[3] comunitario.

In particolare:

- Il Regolamento n. 691/2010 (Implementing Rule), che definisce il quadro regolamentare in materia di performance dei Service Provider comunitari e prevede l'introduzione dei Piani di Performance Nazionali, pubblicato il 29 luglio 2010;
- Il Regolamento n. 1191/2010 (di modifica del Reg. 1794/2006 "Charging Regulation") che, invece, disciplina da un punto di vista tecnico l'applicazione dello schema di performance sulle tariffe per i Servizi della Navigazione Aerea, pubblicato il 16 Dicembre 2010;
- La Decisione n. 121 del 21/02/2011 che stabilisce gli obiettivi di performance comunitari.

Secondo tale approccio, per la prima volta, le performance dei singoli Stati verranno misurate non soltanto in funzione delle realtà nazionali, ma anche in relazione al contributo che gli Stati stessi forniranno al raggiungimento degli obiettivi di performance comunitari. Le performance degli Stati saranno valutate attraverso il *Piano di Performance Nazionale* che riporterà non soltanto gli obiettivi nazionali, ma anche il contributo che ciascuno dei provider fornirà al raggiungimento dei target nazionali nelle aree della *safety*, capacità, ambiente ed efficienza economica.

Per ciò che concerne i fornitori di servizi alla navigazione aerea, ai sensi dell'art. 10, c.2 del Regolamento CE n. 691/2010, per agevolare la preparazione dei piani di performance nazionali, "*le autorità nazionali di vigilanza provvedono affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea comunichino gli elementi pertinenti dei loro piani aziendali, preparati coerentemente con gli obiettivi a livello dell'Unione europea*". Per la prima volta viene quindi formalizzata una relazione tra i Piani di Performance nazionali ed il Piano Industriale del provider.

Tale stretta relazione tra i due Piani è anche confermata dal fatto che è proprio con il Reg. n. 691/2010 che la Commissione Europea emenda il Reg. n. 2096/2005 che disciplina il contenuto del Piano Industriale dei provider, stabilendo che il Piano industriale "*contiene adeguati obiettivi di rendimento sotto il profilo della sicurezza, della capacità,*

[3] Il Network Manager è il "soggetto che avrà responsabilità di coordinare le attività operative al fine di consentire l'utilizzo ottimale dello spazio aereo all'interno del Cielo Unico Europeo e, contestualmente, di garantire che gli user possano operare sulle traiettorie preferite, consentendo il massimo accesso allo spazio aereo ed ai servizi per la navigazione aerea" (secondo la definizione fornita dalla normativa stessa).

dell'ambiente e dell'efficienza economica" (art. 25, Reg. CE n. 691/2010) allineandolo, quindi, a quanto previsto dal Piano di Performance.

Se da una parte ENAV ha già predisposto il proprio contributo al Piano di Performance Nazionale, dall'altra ha avviato un processo di revisione del Piano Industriale con un aggiornamento degli obiettivi e delle linee strategiche, alla luce dei nuovi futuri scenari che inevitabilmente influenzeranno la gestione della società.

Il prossimo passo sarà, pertanto, la pubblicazione del nuovo Piano Industriale della Società, in cui i principali obiettivi, le linee di azione e la pianificazione economica ed operativa saranno allineati con quanto riportato nel Piano di Performance Nazionale 2012-2014.

F - La comunicazione societaria

Il 2010 ed il primo semestre del 2011 hanno confermato il costante impegno delle attività di comunicazione aziendale svolte nei settori di competenza della funzione di relazioni esterne: rapporti con gli organi d'informazione, internet, comunicazione istituzionale, attività di rappresentanza a Bruxelles, comunicazione editoriale interna e, nell'ultimo periodo, anche iniziative internazionali a sostegno dello sviluppo commerciale dell'azienda. I risultati conseguiti hanno confermato, nel complesso, il positivo lavoro già riscontrato negli anni passati, volto a posizionare l'Azienda come una realtà di elevato livello tecnologico e di alto profilo professionale delle sue risorse umane.

In particolare, anche nel corso del 2010 non è mancata l'azione proattiva nei confronti degli organi di informazione attraverso la puntuale diffusione delle iniziative aziendali in tema di investimenti su sicurezza, tutela dell'ambiente e miglioramento delle performance. L'azione esterna di comunicazione si è anche concentrata sulla divulgazione delle nuove politiche aziendali di business, così come nel ruolo di primo piano dell'ENAV nel panorama internazionale. Rilievo, sulla stampa, è stato dato alla presenza di ENAV nei progetti europei ed agli investimenti in nuove tecnologie e nella navigazione satellitare. In particolare, l'avvio del nuovo sistema Egnos presso l'ACC di Roma ha trovato interesse nei media televisivi che hanno dato evidente risalto alla notizia.

Sono stati inoltre realizzati servizi radiotelevisivi sulle principali testate nazionali per le gare internazionali vinte da ENAV per la formazione a Controllori stranieri presso l'Academy.

Di grande visibilità è stata, durante la stagione estiva, la realizzazione di numerosi servizi televisivi locali sul controllo del traffico aereo dalle Torri controllo delle maggiori città meta delle vacanze.

La funzione di relazioni esterne, oltre all'ideazione e aggiornamento delle diverse pubblicazioni istituzionali del Gruppo ENAV, di carattere interno ed esterno (brochure, pannellistica, video e prodotti multimediali per un totale di 107 *release*), ha diretto la propria attività anche a supporto della funzione sviluppo commerciale. A tal riguardo, ha rinnovato la strategia di Marketing Communication (online e offline) con una nuova linea coordinata di comunicazione grafica-editoriale (9 nuove pubblicazioni); ciò congiuntamente all'ausilio prestato in ordine alla individuazione, organizzazione e presidio di eventi mirati di carattere internazionale (p. es., Airport Expansion and Development Africa 2010 di Nairobi, Le Bourget Paris Air Show 2011) destinati alla promozione dei servizi del gruppo ENAV in potenziali nuovi mercati.

In questa ottica, per la settima edizione consecutiva, ENAV ha partecipato all'ATC Global *2011,* dove è stato curato l'allestimento di uno spazio espositivo in grado di far fronte sia agli incontri di carattere istituzionale internazionale, che di carattere prettamente commerciale. In tale sede si è presentata ufficialmente la nuova offerta del gruppo ENAV in modo del tutto competitivo con gli altri maggiori provider presenti.

Si ricorda, inoltre, l'organizzazione dell'evento relativo all'inaugurazione della nuova Torre di Controllo di Venezia Tessera, avvenuta il 3 maggio 2011, che ha visto il numeroso coinvolgimento di alte cariche istituzionali.

Per quanto concerne il web, il portale internet aziendale "www.enav.it" ha continuato a rappresentare uno strumento di importanza strategica nel rapporto con il grande pubblico, sia a livello nazionale che internazionale. L'apprezzamento esterno del portale aziendale è stato dimostrato dal costante alto numero di utenti *(*520.954 *visitatori con 5.514.095 di pagine visitate e 37.416 iscritti profilati ai servizi online, dal 1 gennaio 2010 al 30 giugno 2011, con un incremento degli iscritti ai servizi online del 76,10% rispetto al 31 dicembre 2009*). Il sito, aggiornato quotidianamente, ha attualmente circa 1.500 pagine (anche in inglese) che descrivono in dettaglio le attività ed i servizi del Gruppo ENAV, nonché i progetti nazionali e internazionali in cui la Società è coinvolta. E'stata inoltre implementata una nuova sezione denominata Business Solutions destinata alla presentazione dell'offerta commerciale.

Nell'ambito dell'attività legate al web, di particolare rilevanza è stato il lancio di ENAV Channel, totalmente autogestito e gratuito, sulla piattaforma YouTube, che vede presenti 118 filmati e che dalla data del suo lancio (23 marzo 2010) al 30 giugno 2011 è stato visitato da circa 40.000 utenti, posizionandosi ai primi posti tra le aziende italiane che hanno implementato tale sistema.

Sul piano internazionale ENAV ha proseguito l'attività di supervisione e gestione della comunicazione del FAB BLUE MED. Nel corso del 2010, in considerazione del parere positivo dei 9 paesi membri sulle attività svolte, è stato ratificato ad ENAV l'incarico ufficiale della comunicazione del progetto.

Sul piano poi della comunicazione interna, nel corso del 2010 sono proseguite le azioni di aggiornamento del portale intranet aziendale "ENAVigare", con la creazione di nuove sezioni ed applicazioni per facilitare sempre più la navigabilità, l'usabilità e la fruizione dei contenuti informativi da parte dei dipendenti.

La comunicazione e l'informazione verso l'interno dell'azienda si è continuata ad avvalere degli strumenti editoriali consueti, tra i quali la rivista aziendale Cleared, giunta al 7° anno, che fornisce un panorama comprensibile, ed allo stesso tempo tecnicamente approfondito, sul mondo del controllo della navigazione aerea e sull'evoluzione dell'Air Traffic Management a livello internazionale.

Nel periodo intercorrente dal 1° gennaio 2010 a 30 giugno 2011, l'Ufficio di Rappresentanza di Bruxelles ha continuato nell'attività di monitoraggio dei processi legislativi europei e nell'attività di relazione con gli istituzioni dell'Unione Europea, con le rappresentanze permanenti presso l'Unione Europea e la NATO e con rappresentanti di industria, associazioni di categoria e sindacati europei.

Sono state inoltre organizzate le riunioni con l'Intergruppo Sky & Space del Parlamento europeo, di cui fanno parte europarlamentari dei diversi gruppi politici e nazionali, membri delle Commissioni Trasporti e Industria. Inoltre (a settembre 2010), sono stati organizzati gli incontri tra il DG ENAV con il Board dell'Integruppo Sky & Space, finalizzati a presentare le problematiche legate all'applicazione del Performance Scheme del Cielo Unico Europeo e dal rischio derivante da tale applicazione.

Da rilevare che nel periodo in questione si sono impostate le prime basi una comunicazione internazionale strutturata, che dovrà trovare maggiore definizione per la

rilevanza sempre crescente che il settore estero esercita sulla vita aziendale. Tuttavia, apprezzabili sin da ora sono state le iniziative di coordinamento e supervisione delle attività di comunicazione relative ai progetti/programmi in cui è coinvolta l'Azienda ed in particolare: SESAR, 4Flight, A6.

G - Le recenti vicende giudiziarie

Come è noto gli ultimi mesi del 2010 hanno visto svilupparsi e divenire pubblica una inchiesta giudiziaria coinvolgente i vertici aziendali di ENAV (Presidente ed Amministratore Delegato) per una serie di vicende legate ad appalti per lavori e forniture commessi da ENAV ad una specifica società e da questa subappaltata a numerose altre società, tra cui Techno Sky, Società controllata da ENAV stessa, la quale li avrebbe poi nuovamente affidati in subappalto a società di comodo al fine di costituire dei cosiddetti "fondi neri".

Va premesso che le contestazioni mosse dalla magistratura ai due massimi vertici aziendali non sembrano attenere all'azione complessiva della Società per il raggiungimento dei suoi fini istituzionali di garantire la sicurezza dei voli nel nostro Paese.

A seguito di tali vicende, si ricorda - come già detto nella precedente relazione - che il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ed il Collegio Sindacale, hanno ritenuto necessario procedere congiuntamente ad una serie di audizioni che, almeno dal punto di vista amministrativo, consentissero di acquisire il maggior numero possibile di informazioni sulle vicende di che trattasi.

Il Magistrato ed il Collegio Sindacale hanno proceduto, in particolare, all'audizione della Società di revisione (la stessa sia per ENAV che per Techno Sky), del responsabile della funzione Audit, dell'Organismo di Vigilanza, del responsabile dell'Area Amministrativa – relativamente alle attività di approvvigionamento di ENAV -.

Considerato che la precedente relazione riportava anche i più rilevanti eventi verificatesi fino al dicembre 2010, va riferito che fino a data odierna non si sono verificati fatti nuovi nelle vicende giudiziarie rispetto a quanto già riferito.

Sarà cura della Corte di riferire nella prossima relazione su eventuali fatti nuovi.

II –L'ATTIVITÀ DI GESTIONE

A) LA SICUREZZA

1. L'attività operativa e la qualità dei servizi di navigazione aerea. La sicurezza operativa, la capacità ATC, la regolarità, la puntualità e l'efficienza dei voli

a. La sicurezza operativa (cd. "*safety*")

La sicurezza operativa (*safety*), la regolarità e la puntualità del traffico aereo non solo si identificano con il *core business* della società, ma costituiscono la missione e la stessa ragione di esistenza di ENAV.

Particolare rilievo rivestono i risultati conseguiti con l'attività operativa nel 2010 e nel primo semestre del 2011 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.

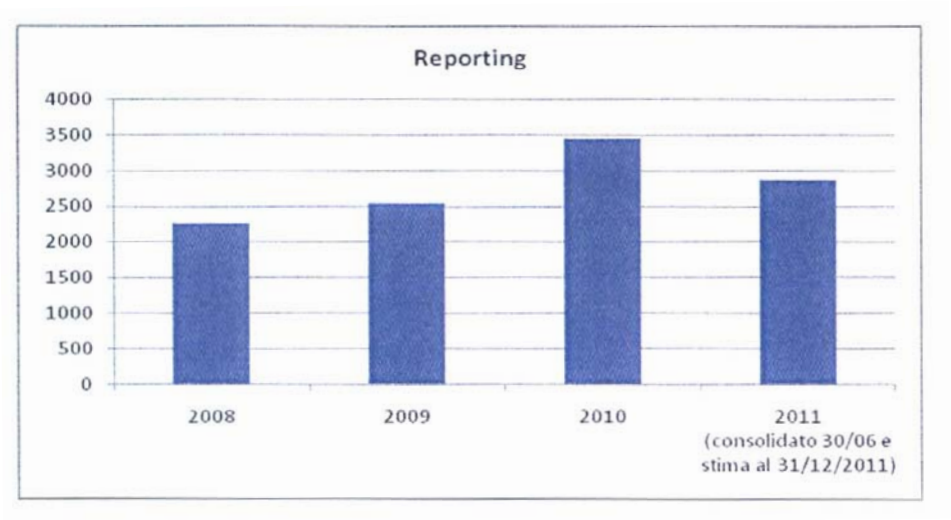
Nel 2010 è stato implementato con successo l'accordo con la IATA (*International Air Transport Association*) che prevedeva l'impegno a riscontrare gli *Air Safety Report* inoltrati dai vettori entro una settimana dalla ricezione (effettivamente il tempo medio non supera i 4 giorni e mezzo con copia ad Eurocontrol/EVAIR) ed è stata siglata una procedura operativa di *Safety Information Sharing* con l'Aeronautica Militare. Entrambe le intese mirano alla condivisione e allo scambio reciproco delle informazioni relative alla safety della navigazione aerea.

Nel 2010 è stato anche rinnovato il Protocollo Tecnico d'Intesa con l'ANSV per perfezionare le modalità di *reporting* e migliorare ulteriormente la prevenzione ai fini della sicurezza del volo. A tal proposito, nel rapporto informativo delle attività del 2010, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo ha riconosciuto come il preponderante flusso d'informazioni utili alla sicurezza della navigazione aerea provenga proprio da ENAV S.p.A.

Relativamente alle attività di segnalazione, risultano confermati sia il trend positivo del livello di *reporting* complessivo (3.440 segnalazioni nel 2010 contro le 2.735 segnalazioni nel 2009, le 2.259 del 2008 e le 1.770 del 2007).

Il primo semestre del 2011 mostra come il sistema stia raggiungendo la sua maturità, con un rapporto di composizione delle segnalazioni che comincia a favorire la

qualità delle informazioni rispetto al numero, attestandosi nella media europea in posizione sempre più prossima ai migliori *reporters*. La maggiore focalizzazione sulla qualità rappresenta un dato indicativo di una crescente attenzione e consapevolezza alle tematiche di sicurezza, da parte di tutto il personale.



Gli indicatori di sicurezza proseguono nel trend positivo degli ultimi anni e, per quanto riguarda le attività di analisi degli eventi, la situazione di ENAV confrontata a quella europea risulta attualmente positiva.

Il numero degli inconvenienti dovuti al contributo ATM è in continua discesa con risultati più che positivi sia per la parte degli ambienti di volo che per quelli di circolazione sulla superficie aeroportuale.

In particolare vale la pena segnalare il costante miglioramento degli eventi relativi alla violazione delle minime di separazione (*Separation Minima Infringement* - SMI) a causa ATM per la parte *Air* e le Incursioni in Pista (*Runway Incursions*) correlate ai servizi del traffico aereo per la parte *Ground*.

Analogamente è a dirsi circa l'andamento degli indicatori di qualità, a specifica conferma del ruolo istituzionale di ENAV, orientata alla creazione di valore pubblico nella

sua specifica attività: valore che coincide con il soddisfacimento dei vari *stakeholder*, tra cui le compagnie di navigazione ed i passeggeri.

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

Come già evidenziato nell'ultima relazione, negli ultimi anni ENAV ha conseguito importanti obiettivi confermandosi tra i migliori *service providers* ATC europei. Per il raggiungimento di tali obiettivi, fondamentali sono risultati, non soltanto gli 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.

b. La qualità dei servizi di navigazione aerea

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, si indicano di seguito in dettaglio i dati[4].

b.1 **Capacità ATC**

Il numero dei voli assistiti nell'anno 2010, negli spazi aerei nazionali e internazionali di responsabilità di ENAV e di Aeronautica Militare, è stato pari a 1.594.405, con un incremento del 3,67% rispetto allo stesso dato del 2009 (1.538.034 voli). Pur persistendo parziali conseguenze della crisi economica e del settore, nel 2010 si è invertito il trend negativo registrato nel 2008 e nel 2009.

ITALIA					
Variazione annuale del Traffico Aereo (IFR/GAT) assistito	2006	2007	2008*	2009	**2010**
	4,06%	**8,21%**	**-2,62%**	**-6,07%**	**3,67%**

Figura1

[4] I dati riferiti ai voli assistiti e ai ritardi ATFM sono di fonte EUROCONTROL - CFMU, le elaborazioni sono a cura di ENAV/AOP/PATM.

Va segnalato per quanto riguarda la variazione del traffico assistito nel periodo 2000-2010 rispetto all'anno base 2000 che i valori evidenziano che, nel lungo periodo (10 anni), pur a fronte delle riduzioni registrate negli anni 2008 e 2009, il traffico IFR/GAT gestito in Italia è comunque cresciuto (+18,28% 2010 vs 2000).

Si segnala altresì che la crescita del volume di traffico assistito nel 2010 rispetto al 2009 - in media –si è addirittura accentuata nei periodi caratterizzati da maggior traffico (2010 vs 2009, +5,42% nella c.d. *summer season*), tant'è che la media giornaliera del periodo maggio-ottobre ha nuovamente superato i 5.000 voli (5.069 contro i 4.809 del 2009). La crisi comunque non è ancora superata ed, infatti, il picco massimo di traffico giornaliero del 2010, registrato il 31 luglio con 6.064 voli assistiti, resta ancora inferiore al picco del 2009 (il 30 agosto 2009 furono assistiti 6.160 voli).

b.2 **Puntualità dei voli e continuità dei servizi**

Per quanto concerne la qualità del servizio (in termini di puntualità e di continuità dello stesso), i dati della *performance* ottenuta nel corso del 2010 confermano l'ottima gestione dei flussi di traffico aereo: in relazione al totale dei voli assistiti (1.594.405), nel 2010, il 99,47%non ha subito ritardi ATFCM prodotti dal "Sistema Italia" (*all ATFM reason*).

Nel 2010, su circa 1,6 milioni di voli assistiti, solo lo 0,53% dei voli IFR/GAT assistiti (8.401) ha subito regolazioni ATFCM (nel 2009 erano lo 0,72%, pari a 11.079 voli); dei voli regolati soltanto una minima parte pari allo 0,04% ha subito una regolazione per cause direttamente attribuibili ad ENAV.

La percentuale dei voli ritardati per cause attribuibili ad ENAV che si era ridotta in periodi di decremento dei voli assistiti (passando dallo 0,16% del 2008 allo 0,05% nel 2009) si è confermata ed anzi e ulteriormente migliorata, anche in presenza dell'incremento di traffico aereo, attestandosi allo 0,04%.

I risultati raggiunti sono particolarmente significativi e la percentuale di riduzione del ritardo medio per volo assistito conseguita negli ultimi anni è assolutamente maggiore rispetto all'andamento (variazioni percentuali) del traffico assistito.

Negli ultimi cinque anni (2010 vs 2006) il valore del ritardo medio per volo assistito addebitabile ad ENAV si è ridotto di oltre il 90% e il miglioramento 2010 rispetto al 2009

è stato del 38,3%. Nel 2010, il ritardo medio per volo assistito, in Italia (*all ATFM reasons*), si è attestato a 0,14 minuti per volo (era risultata 0,23 nel 2009) ed ENAV, come evidenziato, è causa diretta solo di una minima quota di tale valore medio.

Con questa performance operativa ENAV risulta il più efficiente tra i principali *service provider* europei. Secondo Eurocontrol, tra i 5 principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei (DFS – Germania; DSNA – Francia; NATS – Gran Bretagna; AENA – Spagna), ENAV presenta la migliore prestazione relativamente al ritardo assegnato per ogni volo controllato.

Negli anni 2007, 2008, 2009 e 2010 si è avuta una continua riduzione dei ritardi, con un particolare miglioramento delle *performance*.

b.3 **L'efficienza dei voli**

Nel corso del 2010 è stata consolidata l'attività aziendale a supporto dei clienti (le compagnie di navigazione aerea).

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

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

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

Nel corso del 2010 ENAV ha posto in essere anche una serie di interventi con benefici effetti sull'ambiente, con ciò agendo in linea con le finalità del Single European Sky II ed ha fattivamente collaborato con l'ENAC nella realizzazione del primo Piano

Nazionale Ambientale per il trasporto aereo. Il perdurare della crisi economica ha, infatti, ulteriormente enfatizzato l'importanza di definire esattamente le linee guida su cui basare la politica del risparmio energetico e, conseguentemente, della riduzione di gas serra.

ENAV nel 2010 ha realizzato le azioni indicate e pubblicate, nel proprio *Flight Efficiency Plan,* programma triennale iniziato alla fine del 2008, monitorato e rendicontato annualmente, basato su cinque linee di attività con circa 100 azioni.

Attraverso la sua progressiva applicazione, ovvero grazie a rotte più dirette e più brevi utilizzabili già in fase di pianificazione del volo, profili di volo sempre più alti, rotte di decollo e di avvicinamento da/per gli aeroporti più brevi ed efficienti, con discese e salite il più possibile continue e tempi di rullaggio più contenuti, i risultati registrati con il *Flight Efficiency Plan* 2008-2010 hanno permesso di realizzare potenziali risparmi per circa:

- 8.700.000 di Km percorsi
- 55.500.000 di Kg di carburante
- 175.000.000 di Kg di CO_2 emessi.

Per il 2011 l'effetto delle azioni programmate sono state stimate, in prima approssimazione, in grado di comportare una potenziale ed ulteriore riduzione di:

- 1.340.000 di Km percorsi
- 9.400.000 di Kg di carburante
- 29.610.000 di Kg di CO_2 emessi

Si tratta di risultati molto significativi sia in termini assoluti che relativi, in considerazione del fatto che nel controllo del traffico aereo la riduzione dell'impatto ambientale si deve coniugare con altri imprescindibili fattori, nella ricerca del bilanciamento ottimale tra safety e capacità, nonché con vincoli esterni (impegno di spazi aerei per finalità della Difesa, orografia, vincoli sul rumore, ecc.).

c. Previsioni sul traffico aereo assistito e sulla qualità dei servizi di navigazione aerea

c.1. **Scenario di traffico e indice di puntualità nel primo quadrimestre 2011**

Sulla base del più aggiornato documento previsionale rilasciato da Eurocontrol[5] *Short-Term Forecast*, May 2011, IFR Flight Movements 2011-2012, l'andamento in Italia nel primo quadrimestre del 2011, causa la contingente crisi mediterranea ed il conflitto libico, ha determinato una revisione a ribasso delle precedenti stime e induce a considerare come dipendente da fattori esogeni al controllo di ENAV l'incremento medio annuo del traffico aereo atteso.

Rispetto ad un valore medio europeo previsto in un +3,2% (±0,8%), la previsione per l'Italia è dell'1,8%.

Rispetto alle precedenti previsioni (figura 4), l'attenuazione del trend di crescita di traffico aereo assistito derivante dalla crisi nel Mar Mediterraneo appare evidente seguendo l'andamento reale del traffico assistito nei primi mesi dell'anno: la crescita dei primi mesi del 2011 (+5,98 a Gennaio, 2,01% a Febbraio e +1,06 a Marzo, +10,15% ad Aprile[6], +0,10% a Maggio) segna una continua attenuazione coerentemente con l'impatto della crisi mediterranea e, in particolare, con l'imposizione della "no-fly zone" sulla Libia.

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	AAGR 2012/2010
Italy	H	.	.	.	.	.	2.7%	2.8%	2.7%
	B	4.0%	8.4%	-2.4%	-5.1%	3.9%	1.8%	1.6%	1.7%
	L	.	.	.	.	.	1.1%	0.7%	0.9%

Figura 4

Nei primi cinque mesi del 2011, pur a fronte di una crescita del numero dei voli assistiti, in questo stesso periodo, l'indice di puntualità (ritardo medio per volo assistito), complessivamente per il "Sistema Italia" (all ATFM reasons), è ulteriormente migliorato registrando valori prossimi allo zero: Gennaio 0,13 minuti per volo assistito (erano 0,17 nel 2010), Febbraio 0,07 minuti/volo (erano 0,24), Marzo 0,03 minuti/volo (erano 0,14), Aprile 0,09 minuti/volo (erano 0,19) e Maggio 0,09 minuti/volo (erano 0,10); nettamente migliore la performance relativa alle cause direttamente attribuibili ad ENAV che, nei primi

[5] EUROCONTROL/STATFOR/Doc431 v1.0, del 20/05/11.

[6] Valore eccezionale che deriva della brusca caduta del numero di voli registratasi ad Aprile 2009 per effetto della crisi collegata all'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajokul ed al relativo problema della cenere vulcanica

cinque mesi del 2011, praticamente, non ha provocato ritardi ATFM. In assenza di ulteriori eventi eccezionali, ritenendo attendibile la stima di crescita del traffico aereo, la prestazione riferita all'indice di puntualità di ENAV dovrebbe essere mantenuta e, quindi, dovrebbe essere possibile registrare valori in linea e, addirittura migliori, rispetto all'En Route Capacity Target definito dall'Italia nel proprio National Performance Plan e di gran lunga inferiori al EU-wide en-route capacity target fissato in 0,50 minuti per volo assistito.

c.2. Piano di performance nazionale e pianificazione operativa di ENAV per il periodo 2011-2014

Nonostante gli effetti prolungati della crisi economica e le nuove criticità correlate alla crisi mediterranea ed in particolare alla "no-fly zone" sulla Libia, viene mantenuta, a livello europeo, la previsione di un progressivo incremento del traffico aereo nei prossimi anni fino a giungere nel 2020 a circa il doppio dell'attuale. Pertanto, si dovranno realizzare le condizioni per un incremento proporzionale della capacità, aumentando il livello sicurezza, nel rispetto dell'ambiente e con riduzione dei costi diretti e indiretti.

Tenuto conto delle conseguenze derivanti dall'entrata in vigore del Regolamento CE n. 691/10, dei target prestazionali continentali[7] definiti per il 2014 e del Piano Prestazionale italiano elaborato da ENAC per il periodo 2012-2014, l'azienda ha pianificato le azioni da intraprendere nell'arco temporale 2011-2014 per conseguire gli obiettivi definiti, sia in termini di capacità operazionale (En Route Capacity Target), che di costi (En Route Cost Target – DUR[8]).

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

---

[7] European Commission Decision 2011/121/UE.
[8] Determined Unit Rate.

2 - La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione

Il periodo di riferimento ha rappresentato un momento di svolta di sistema nell'approccio alla sicurezza quale prevenzione e protezione contro atti intenzionali diretti a costituire pregiudizio alla navigazione aerea ed alle sue componenti.

Infatti, oltre alla più tradizionale attività di protezione fisica delle infrastrutture – che pur è proseguita per l'adeguamento dei siti alle normative vigenti – l'azienda ha dispiegato una significativa azione verso una considerazione unitaria della *security* comprensiva dei processi organizzativi, di formazione ed informazione del personale, della sicurezza logica e del governo dei processi, con un netto coinvolgimento dei più alti livelli decisionali nelle scelte strategiche, venuta in rilievo anche in fase di rinnovo della certificazione del *provider* dei servizi della navigazione aerea secondo le previsioni del Regolamento CE 2096/2005.

A tal riguardo, la costituzione di un "*Security Committee*", costituito dall'Alta Direzione e dai responsabili delle primarie Funzioni di *Corporate* e di Direzione Generale, ha assunto il significato di declinare gli aspetti di *security* in maniera condivisa al più alto livello, nella consapevolezza del fatto che *security* e *safety* costituiscono due aspetti inscindibili della funzione istituzionale del fornitore dei servizi della navigazione aerea.

In questa chiave, ENAV ha anticipato l'esecuzione delle obbligazioni derivanti dal quadro normativo internazionale ed europeo (Annesso 17 della Convenzione di Chicago e Regolamentazione su "Cielo Unico Europeo", in particolare) ponendosi in posizione privilegiata nel processo competitivo europeo, in termini di qualità ed efficienza dei servizi.

Il *Security Operation Center (SOC)*, unico esempio tra i maggiori fornitori di servizi della navigazione aerea europei, è entrato nella fase di attuazione nel primo semestre del 2011, con l'apertura di tre sale operative per la gestione degli eventi di sicurezza fisica e logica delle tecnologie dell'informazione operativa e gestionale ed il rilascio di bollettini di evento con azioni dirette in tema di protezione, resistenza e risposta alle minacce.

Di assoluto rilievo, poi, appare lo sforzo compiuto da ENAV per il conseguimento della certificazione secondo lo standard ISO 27001 (già 17799): prescrizione dettata dal Regolamento CE 73/2010 in materia di sicurezza delle informazioni aeronautiche e che vede la Società quale primo *provider* dei servizi della navigazione aerea europeo a

raggiungere il performante obiettivo di qualità e che costituisce garanzia di efficienza per la preservazione del valore pubblico della sicurezza del trasporto aereo.

In questo contesto, ENAV ha ricevuto un significativo riconoscimento a livello internazionale, essendo stata alla stessa attribuito il ruolo di leadership in uno degli ambiti trasversali più rilevanti del programma SESAR (16.02.05) per la definizione dei regolamenti e delle migliori pratiche per i servizi della navigazione aerea.

E' stata completata la prima fase di installazione del presidio di sicurezza della rete operativa E-NET, che permetterà, tra l'altro, l'attestazione dei servizi ed il transito dei dati della Rete Pan Europea per la navigazione aerea (PENS), elemento essenziale per l'effettiva implementazione e per l'interoperabilità del Cielo Unico Europeo.

Notevole, inoltre, l'azione rivolta alla formazione basica ed avanzata, ai fini di *security* di tutti i dipendenti, con programmi di addestramento in aula e con modalità "e-learning", che hanno coinvolto tutto il personale di linea operativa, il personale tecnico specialistico ed altri profili professionali, al dichiarato scopo di rendere effettivo ed efficace il sistema di sicurezza.

E' proseguita l'azione di coordinamento con le strutture centrali e territoriali delle Autorità di Pubblica Sicurezza e dei servizi di informazione, permettendo ad ENAV di consolidare il proprio ruolo centrale ed operativo nel quadro dei processi di sicurezza nazionale, cruciali in una stagione storica di oggettivo innalzamento dei livelli di attenzione, in seguito al modificato quadro internazionale ed in presenza – ribadita al più alto livello nazionale ed internazionale – di indicatori sintomatici dell'innalzamento del livello di minaccia nei riguardi del trasporto aereo e delle sue componenti a più elevato tasso di esposizione.

In questo quadro si è particolarmente rafforzata l'attuazione dei processi informativi ed operativi con il Dipartimento della Pubblica Sicurezza, in particolare nel settore della prevenzione del *cyber terrorismo*, con la partecipazione congiunta a programmi ed esercitazioni nel quadro del rafforzamento della protezione delle infrastrutture critiche, in vista dell'attuazione della Direttiva CE 114/2008 e del DPR 61/2011 che ne ha costituito mezzo di recepimento nell'ordinamento nazionale.

È proseguita anche sul versante della *security* l'attività di integrazione della controllata Techno Sky s.r.l., che oggi ha altresì assunto la gestione diretta della manutenzione dei sistemi di sicurezza, che permetterà all'azienda un effettivo ed efficace

governo del delicato settore dei presidi di salvaguardia degli impianti e delle tecnologie, con un sensibile contenimento dei costi.

3. La sicurezza del lavoro

Il 2010 è stato caratterizzato da significative iniziative nel campo della sicurezza,essendo infatti giunto a compimento il censimento del materiale radiogeno presente in ENAV, sia di quello pervenuto a seguito di trasferimento dall'Aeronautica Militare, sia di quello tempo per tempo installato nei diversi siti aziendali. Questa verifica ha consentito, oltre che a mantenere rapporti regolari con gli Enti preposti alla tutela ed al controllo delle fonti radiogene, anche ad individuare in maniera completa la rete di fonti radiogene, anche dismesse, esistenti sul territorio, agevolando l'osservanza delle norme in materia di sicurezza in ogni attività sia operativa che di manutenzione svolta, al riguardo, dall'azienda.

Si è, analogamente, concluso il censimento degli impianti anche relativamente alla presenza, nelle strutture, di materiale contenente amianto, materiale nocivo se ed in quanto aerodisperso. La verifica ha dato risultati notevolmente positivi per l'azienda, in quanto la gran parte degli impianti è risultata priva di amianto (e sono in corso le richieste di specifica certificazione da parte degli Enti preposti).

Infine, nel 2010, è iniziata l'indagine ambientale ad ampio spettro su tutti gli impianti ENAV, per verificare le condizioni di vita e di lavoro di coloro che vi operano.

L'indagine, da svilupparsi durante il quadriennio 2010-2013, misurerà i livelli di illuminamento, rumore, qualità dell'aria, radiazioni ionizzanti naturali (radon) e non ionizzanti, microclima, logistica degli uffici e degli altri indicatori di legge, per pervenire, anche in questo caso, ad una mappatura "a rete" di ENAV necessaria da un lato ad adempiere le specifiche previsioni di legge, dall'altro a garantire a tutti un ambiente di lavoro sicuro, sereno e confortevole. Le indagini effettuate sui primi impianti, scelti nel programma, sono in tal senso confortanti, in quanto tutti gli indicatori si sono attestati ben al di sotto dei limiti di normalità previsti dalla legge.

B) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

L'attività aereonautica rappresenta il risultato finale di complesse interazioni relative alla pianificazione ed alla gestione dei flussi di traffico a livello centrale, regionale e aeroportuale fra gli operatori di aeromobili, gli aeroporti con i vari operatori e i fornitori di servizi di navigazione aerea.

Per ottenere delle prestazioni elevate, e permettere agli utenti finali di usufruire del miglior servizio possibile, le singole configurazioni decise a livello locale devono essere coerenti e compatibili con le caratteristiche dell'intera rete in cui ci si trova ad operare, in una prospettiva di servizio unico fornito all'utente.

Il mercato del traffico aereo è uno dei settori più colpiti dalla necessità percepita a livello mondiale di abbattimento dei confini e di riduzione delle distanze tra paesi diversi. Questa necessità si sta traducendo, negli ultimi anni, in un aumento sempre maggiore della domanda di traffico, con volumi di passeggeri e merci trasportate sempre più significativi.

All'interno di questo scenario ENAV ha già da tempo percepito come una opportunità di crescita l'avvio di un processo di internazionalizzazione, impegnandosi in una serie di attività volte a consolidare i rapporti con gli altri *air navigation service provider* e con le principali Organizzazioni Internazionali nell'ambito mercato del traffico aereo e dell'*Air Traffic Management* (Commissione Europea, CANSO, EUROCONTROL, ICAO).

L'attenzione focalizzata da ENAV nel campo internazionale rispecchia la tendenza della Commissione Europea, che, con l'iniziativa Single European Sky II, ha avviato un processo di maturazione del sistema ATM Europeo che dovrà essere considerato come un unico, complesso, elemento, gestito in modo coordinato dai diversi attori che dovranno sviluppare un sistema integrato secondo direttive comuni.

In questa fase di accelerazione del processo europeo di integrazione della gestione del traffico aereo, la società è quindi impegnata in molteplici iniziative volte a sviluppare progetti comuni e a consolidare il ruolo di leadership di ENAV nel nuovo scenario internazionale.

a) Il quadro di riferimento

La creazione di un quadro normativo Europeo attraverso l'adozione, nel 2004, del Regolamento Comunitario Single European Sky (SES I), ha modificato radicalmente il

contesto del mercato dei servizi di *air traffic management*, avviando una profonda fase di ristrutturazione delle strategie di business e di sviluppo degli attori coinvolti nel settore, e un cambiamento sostanziale nelle modalità di gestione del traffico aereo.

La Commissione Europea ha definito un nuovo pacchetto di proposte e indicazioni, il Single European Sky II, che individua i pilastri chiave per l'implementazione di un "vero" Cielo Unico Europeo. Le indicazioni del SES II si sono tradotte in una serie di programmi a livello internazionale che hanno, in primo luogo, definito degli obiettivi chiari e misurabili per determinare il livello di miglioramento atteso per il sistema ATM, e tradotto questi obiettivi in una serie di iniziative di innovazione e ristrutturazione delle tecnologie e delle procedure di gestione, con il lancio del programma SESAR e la definizione dell'*European ATM Master Plan*.

I progetti pianificati a livello Comunitario sono ora in corso di svolgimento e vedono gli ANSP, ed ENAV, coinvolti in prima linea nella gestione dei progetti e nel ruolo di figure tecniche specialistiche.

A questo proposito ENAV persegue un processo di rafforzamento, all'interno dello scenario internazionale, della propria posizione di *leadership*, tramite una serie di cooperazioni con gli altri *ANSP* europei su diversi tavoli.

Dalla fine del 2009 gli *ANSP*, e *in primis* ENAV, si sono resi protagonisti del gruppo di supervisione strategica dell'*IP1 Steering Group*, volto alle attività di analisi e monitoraggio della prima fase di implementazione di SESAR. La partecipazione a tale gruppo permette agli *ANSP* di presentare le proprie esigenze nei confronti del modello di governo e di finanziamento per l'implementazione delle innovazioni definite nella fase di ricerca di SESAR, sottolineando la centralità degli *ANSP* all'interno della nuova infrastruttura ATM, a garanzia degli interessi degli investimenti della Società.

Di seguito sono descritti i principali programmi internazionali di ENAV.

b) BLUE MED

La norma europea sul Cielo Unico prevede la costituzione, entro il 2012, di Blocchi Funzionali di Spazio Aereo (*Functional Air Space Blocks*, FABs), cioè unità di spazio configurate in modo tale da poter massimizzare la capacità e l'efficienza della rete. Il BLUE MED è il blocco di spazio aereo funzionale del bacino del Mediterraneo.

Il progetto BLUE MED è stato avviato nel 2006 e coinvolge altri tre ANSP dell'area del Mediterraneo: DCAC (Cipro), HCAA (Grexia) e MATS (Malta). Sono inoltre presenti

OACA (Tunisia), NANSC (Egitto) in qualità di partner associati e la repubblica di Giordania e l'Albania come osservatori.

La prima fase del progetto, costituta dallo studio di fattibilità, si è conclusa a novembre 2008, quando il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e i rappresentanti degli altri paesi coinvolti hanno firmato una dichiarazione congiunta relativa al progetto BLUE MED.

L'implementazione, ultima fase del progetto, sarà avviata in seguito alla valutazione degli stati membri dei risultati della fase di definizione. La realizzazione dell'implementazione sarà realizzata nel 2012, modificando l'organizzazione dei servizi aerei nell'area interessata e aumentando i vantaggi competitivi del servizio, in termini di efficienza del servizio per l'utenza, riduzione dei ritardi e contenimento dei costi.

c) Il programma SESAR

Il progetto SESAR, relativo alla modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa, costituisce la componente tecnologica del Cielo Unico Europeo. Suo principale scopo è dotare entro il 2020 l'Unione Europea di un'infrastruttura di controllo del traffico aereo efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure e nel rispetto dell'ambiente.

c.1) La fase di definizione

La prima fase del progetto SESAR, cofinanziata dall'Unione Europea e dall'organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) e conclusasi nel 2008, è stata volta alla definizione di un *ATM European Master Plan*, dove sono stati forniti gli indirizzi per le iniziative tecnologiche e la pianificazione e prioritizzazione dei programmi.

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

c.2) La fase di ricerca e sviluppo (Sesar Joint Undertaking)

La seconda fase del progetto SESAR è dedicata alla ricerca e sviluppo dei requisiti tecnologici, componenti e procedure necessarie alla modernizzazione

dell'infrastruttura ATM, ed è prevista nell'arco degli anni 2008-2016. La gestione e coordinazione di questa fase è stata affidata all'impresa comune *SESAR Joint Undertaking*, istituita con il regolamento 219/2007 del 27 febbraio 2007, parzialmente modificato dal regolamento 1361/2008 del 16 dicembre 2008.

La SESAR JU è un soggetto senza scopo di lucro che destina tutte le sue risorse alla gestione di un programma pubblico di ricerca di interesse europeo, fondata da EUROCONTROL e dalla Commissione Europea e in cui partecipano, in qualità di membri, i maggiori *stakeholders* del settore e i maggiori Service Provider europei.

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

c.3) La fase di implementazione

La terza fase del Progetto SESAR, l'implementazione, è pianificata per gli anni 2016-2020, e prevede la produzione e l'implementazione dell'infrastruttura progettata per il nuovo sistema ATM europeo.

Sono stati avviati nel 2011 i tavoli di discussione per la definizione delle modalità di governo e di finanziamento della attività di *deployment* per l'IP1 e per gli *Implementation Packages* successivi, tavoli che vedono la partecipazione degli *stakeholders* coinvolti nella SESAR JU, e in cui ENAV partecipa in coordinazione con gli altri maggiori ANSP europei, come membro del gruppo di cooperazione A6.

d) Il gruppo A6

Il processo di negoziazione che ha portato ENAV alla nomina di membro della SESAR JU ha rappresentato un'opportunità notevole per la creazione di una rete di cooperazione tra i cinque maggiori fornitori di servizi di navigazione aerea europei ed il consorzio degli ANSP del Nord Europa : ENAV, AENA (Spagna), DFS (Germania), DSNA (Francia), NATS (Regno Unito), NORACON (Austria e Nord Europa).

La convergenza di interessi si è tradotta nella necessità e opportunità da parte degli ANSP di sviluppare una partnership strategica che supportasse ciascuna organizzazione nell'obiettivo di veicolare con maggiore consistenza e visibilità le posizioni comuni.

Nel Febbraio 2007, in coincidenza con l'avvio del processo di negoziazione per

l'ammissione alla SESAR JU, nasce il gruppo A6 su proposta di ENAV: tale gruppo, costituito dai sei cinque maggiori fornitori di navigazione aerea europei ed il consorzio degli ANSP del Nord Europa, si rivelerà uno strumento prezioso per valorizzare la candidatura delle singole organizzazioni, tutte risolte con esito positivo.

A seguito della volontà comune dei membri del gruppo A6 di consolidare la cooperazione anche a livello formale, il 22 giugno 2011 è stato firmato, dagli Amministratori Delegati e Direttori Generali dei partner, il Memorandum of Cooperation. L'accordo descrive le aree di cooperazione di interesse per il gruppo A6, e la struttura di governance di cui il gruppo si è dotato.

Tale struttura, in particolare, ha presentato un forte riconoscimento dell'impegno profuso da ENAV nel sostegno agli A6, assegnando le cariche di *Strategy Board Chairperson*e di *Programme Manager* a due rappresentanti di ENAV.

e) 4 Flight

Il 4-Flight è un sistema di controllo del traffico aereo (ATC) che ENAV sta sviluppando in collaborazione con DSNA, la società fornitrice di servizi di navigazione aerea francese. Il sistema, conforme ai regolamenti SES, mette in atto l'esecuzione del primo Pacchetto di Attuazione di SESAR, agevolando inoltre l'implementazione futura dei Pacchetti 2 e 3.

L'implementazione di 4-Flight si protrae fina al 2020, ed è organizzata in due fasi successive.

Il sistema 4-flight permetterà di migliorare la qualità del servizio offerta da ENAV e da DSNA, migliorando le performance in termini di sicurezza, capacità, impatto ambientale ed efficienza di costi.

f) Il Sistema EGNOS e la ESSP S.a.s.

EGNOS (*European Ground NavigationOverlay System*) è il programma europeo congiunto dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA), della Commissione Europea e di Eurocontrol, e rappresenta il primo sistema di navigazione satellitare europeo, che anticipa il rilascio del sistema globale di navigazione satellitare Galileo.

L'implementazione di EGNOS consentirà un significativo aumento della precisione del sistema di posizionamento globale GPS, con importanti ricadute in ogni settore connesso alla navigazione satellitare, tra cui la gestione del traffico aereo.

Nel 1999 ENAV, DFS (Germania), AENA (Spagna), DSNA (Francia - attualmente DGAC/DSNA) e NATS (U.K.) hanno firmato un *memorandum of cooperation* al fine di sviluppare congiuntamente e in modo coordinato l'implementazione di EGNOS, e hanno creato lo *EGNOS Operators Infrastructure Group* (EOIG), a cui successivamente si sono aggiunti il gruppo *Sky guide* (Svizzera), *Nav-ep* (Portogallo), *CNES e NMA*.

A partire dal 1° aprile 2009, inoltre, è stata costituita la ESSP Sas, di cui ENAV è azionista, società a cui sono state trasferite e responsabilità di gestione del servizio e responsabilità nell'erogazione del segnale fino al 2013.

In Italia ENAV ha perfezionato un nuovo centro di controllo (MCC) a Ciampino e quattro stazioni distribuite sul territorio.

C) GLI INVESTIMENTI

1. Il Piano degli investimenti 2010–2012

a. Premessa

Gli interventi pianificati nel Piano 2009-2011 in continuità con quelli programmati per il triennio precedente, avevano confermato la logica del potenziamento degli impianti e dell'innovazione tecnologica con l'intento di sviluppare il sistema tecnico-operativo di ENAV e consolidare una posizione di rilievo nell'ambito del trasporto aereo europeo in termini di sicurezza, efficienza e qualità del servizio offerto.

In linea con il triennio precedente, gli investimenti sui sistemi finalizzati alla sicurezza del volo (safety) e sugli impianti (security) hanno costituito la parte preponderante del Piano. In linea generale, ENAV continua ad impegnare per la sicurezza la maggior parte delle sue risorse economiche.

L'impegno previsto per l'anno 2010 era pari a 171 Ml€. In riferimento a detta previsione, alla data del 31-12-2010, sono stati contrattualizzati progetti di investimento per un importo totale di 167 Ml€, pari a oltre il 97% del budget iniziale.

Attraverso gli interventi pianificati nel triennio 2010-2012, ENAV intende confermare la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento attuate in precedenza, le quali non solo si sono rivelate operativamente efficaci e profittevoli, ma hanno anche in larga misura anticipato il nuovo network ATM che sta permeando il quadro di riferimento internazionale.

La Commissione Europea sta, infatti, procedendo verso una sostanziale rivoluzione tecnologica del network ATM europeo, a cui sono chiamati a partecipare tutti gli stakeholders del trasporto aereo, in primis i Provider dei servizi di assistenza al volo e l'Industria aeronautica.

Il Piano degli Investimenti 2010-2012 è stato proposto nel rispetto del quadro di riferimento approvato dal CdA aziendale nel 2009, proseguendo nelle linee di potenziamento degli impianti e dell'innovazione tecnologica e puntando ad elevati standard di sicurezza, efficienza e qualità del servizio. Sull'obiettivo della sicurezza (safety e security) ENAV continua ad impegnare la maggior parte delle risorse economiche destinate agli investimenti.

Il Piano degli investimenti per il triennio 2010–2012 ha previsto un impegno complessivo del triennio di 413 milioni di Euro. Il piano permette di delineare gli orientamenti di sviluppo tecnologico nel rispetto dell'evoluzione del network ATM internazionale e di definire i programmi di investimento da attuare in coerenza con le esigenze di carattere operativo, che impattano direttamente sulle attività istituzionali, in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo, e sulle politiche strategiche di sviluppo aziendale delineate dal Piano Industriale.

I programmi di investimento descritti nel Piano, quindi, hanno l'obiettivo di assicurare che gli "asset" a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo siano coerenti con gli obiettivi di performance aziendale, nonché conformi agli standard qualitativi e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale dagli organismi regolatori del settore, consentendo ad ENAV di mantenere la posizione di assoluto rilievo assunta nell'ambito del trasporto aereo europeo.

▪Gli importi degli investimenti previsti nel triennio sono i seguenti:

2010	2011	2012	TOTALE
171 M€	137 M€	105 M€	413M€

Il peso prevalente della pianificazione è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative, in quanto esse condizionano

direttamente le attività istituzionali in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo.

Il piano degli investimenti 2010-2012 ha confermato gli impegni per il biennio 2010 e 2011 ed ha, inoltre, previsto ulteriori interventi a seguito di risultanze emerse nel concreto sviluppo implementativo.

b. Interventi del Piano soggetti ad autofinanziamento

Per quanto riguarda gli interventi autofinanziabili da ENAV, si nota che l'impegno di spesa nel triennio rispecchia l'andamento decrescente tracciato dal Piano 2009-2011 e si stabilizza su importi ancora più contenuti rispetto al periodo precedente.

I principali investimenti si riferiscono ai seguenti interventi:

- prosecuzione del programma "data-link 2000+" con l'estensione del servizio agli spazi aerei controllati dagli ACC di Brindisi e Milano;
- estensione della sorveglianza aeroportuale con sistemi di multilaterazione ad altri aeroporti ad elevata densità di traffico;
- rinnovamento e messa a norma di centrali elettriche obsolete su vari siti aeroportuali;
- adeguamento dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento 74 ICAO;
- adeguamenti infrastrutturali ed energetici presso l' ACC di Padova;
- rinnovamento tecnologico delle piattaforme di sperimentazione e simulazione;
- acquisizione di un nuovo velivolo per Radiomisure.

c. Interventi del Piano realizzabili con finanziamenti esterni

La consistenza economica di alcuni macro-interventi di carattere strategico da realizzare nel triennio impone di far ricorso a fonti di finanziamento esterne all'Azienda, non potendo i relativi investimenti essere sostenuti in toto attraverso l'autofinanziamento.

Gli interventi realizzabili attraverso contribuzioni pubbliche sono i seguenti:

- Adeguamento degli aeroporti militari in procinto di essere trasferiti ad ENAV;
- Allestimento tecnologico della Torre e del Blocco Tecnico a Grottaglie;
- Realizzazione di sistemi di rilevamento del Wind Shear presso alcuni aeroporti del Sud.

d. Profili finanziari

Come già riferito, il Piano Investimenti 2010-2012 prevede interventi per complessivi 413 Milioni €. L'esborso finanziario, nel triennio di riferimento, legato sia ai nuovi investimenti che agli interventi già in corso di realizzazione, è previsto in circa 494 Milioni €.

L'esposizione finanziaria media nel periodo 2010-2012 risulta pari a circa 171 Milioni €. Nella formulazione di tale previsione sono stati tenuti in considerazione i seguenti elementi:

- Previsione economica del triennio di riferimento, il cui risultato operativo è stimato in crescita di circa il 2% medio annuo;
- Riscossione nel 2010 dei crediti verso lo Stato pari a 244 Milioni € per il triennio 2007-2009; per gli altri anni è stata prevista l'entrata a regime della riscossione dei crediti stessi;
- Riscossione nel 2010 del credito IVA, per complessivi 85 Milioni €, relativo al periodo 2005-2007;
- Riscossione di contributi pubblici nel 2010 per un importo totale di 37 Milioni €;
- Riscossione nel triennio di 21,1 Milioni € annuali, relativi al contributo previsto dalla Legge 102/09 per gli aeroporti militari.

e. Principali interventi attivati nel 2010

Al 31 dicembre 2010, relativamente agli investimenti, sono stati avviati programmi per circa 167 milioni di Euro. Tra gli interventi più rilevanti figurano:

- Installazione ed integrazione delle funzionalità dei radar Modo S nei quattro ACC;
- Adeguamenti funzionali al sistema SATCAS;
- Adeguamento e ristrutturazione sale TLC (E-Net);
- Attivazione, nell'ambito dell'accordo quadro relativo al Piano Radar Nazionale Aeroportuale, di una Lettera d'ordine applicativa per l'ammodernamento dei radar primari di rotta e di avvicinamento di Masseria Orimini e Lambro;
- Implementazione del Sistema di comunicazione Data Link 2000 su tutti gli ACC e sui principali aeroporti italiani;

- Attivazione, nell'ambito degli accordi quadro relativi all'ammodernamento e all'implementazione dei Sistemi di Radioassistenza, di Lettere d'ordine applicative per la fornitura e l'installazione dei sistemi di radioassistenza;
- Acquisto del terzo velivolo per le Radiomisure;
- Sviluppo del sistema integrato per la sicurezza (Security);
- Progetto Athena per la riorganizzazione degli spazi aerei;
- Adeguamento dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento 73 di ICAO per gli aeroporti di Ancona, Bari, Bolzano, Lamezia e Perugia;
- Adeguamento del sistema per lo sviluppo delle procedure di volo e l'analisi elettromagnetica (AIRNAS) al GNSS;
- Fornitura ed installazione del simulatore "TWR 3D 360°" per Milano Malpensa.

f. Sviluppo dei sistemi informativi gestionali

Nel corso dell'anno 2010 e nel primo semestre 2011, sono stati ultimati, ovvero avviati, importanti progetti. In particolare:

- l'implementazione del nuovo sistema di contabilità analitica basata sul modulo Hyperion di oracle, pienamente integrato nell'ERP aziendale;
- lo sviluppo del progetto ESPER (Evoluzione Sistemi del PERsonale) che di fatto consente ad ENAV di sostituire le attuali applicazioni del personale a favore di nuove applicazioni presenti all'interno dell'ERP aziendale in un ambiente integrato e congruente con gli altri moduli già presenti;
- lo sviluppo del sistema di tesoreria in ottica di gruppo ENAV ed in linea con le nuove normative in materia di tracciabilità dei flussi finanziari. Di fatto, attraverso un'unica applicazione si erogano servizi per l'azienda ENAV e per Techno Sky garantendo ad ogni azienda il governo del proprio dato ed efficientando i costi dello sviluppo e della successiva manutenzione del sistema;
- il completamento del nuovo sistema Turni capace di standardizzare, attraverso l'unica piattaforma presente in ENAV, l'erogazione della turnazione su tutti gli impianti operativi consentendo di fatto alla Direzione Generale nella componente Operativa un nuovo modello di governo e controllo;
- la realizzazione del nuovo sistema Teleforum capace di rappresentare lo scadenzario e la gestione del contenzioso del lavoro;

- l'adozione della nuova piattaforma *open source "Moodle"* per l'erogazione dei corsi di formazione in modalità e-Learning alla società Techno Sky e, più in generale, candidata da ENAV ad essere la piattaforma per erogare formazione al mercato *Aviation*.

2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2011–2013

Il 23 Maggio 2011 il CdA di ENAV ha approvato il piano degli investimenti aziendali per il triennio 2011-2013.

Il piano degli investimenti fornisce la pianificazione tecnica ed economica degli interventi previsti da ENAV nel triennio per lo sviluppo dei propri "assets" tecnologici ed infrastrutturali.

L'oggetto prevalente della pianificazione è rappresentato dall'insieme degli interventi che riguardano le infrastrutture tecnologiche operative.

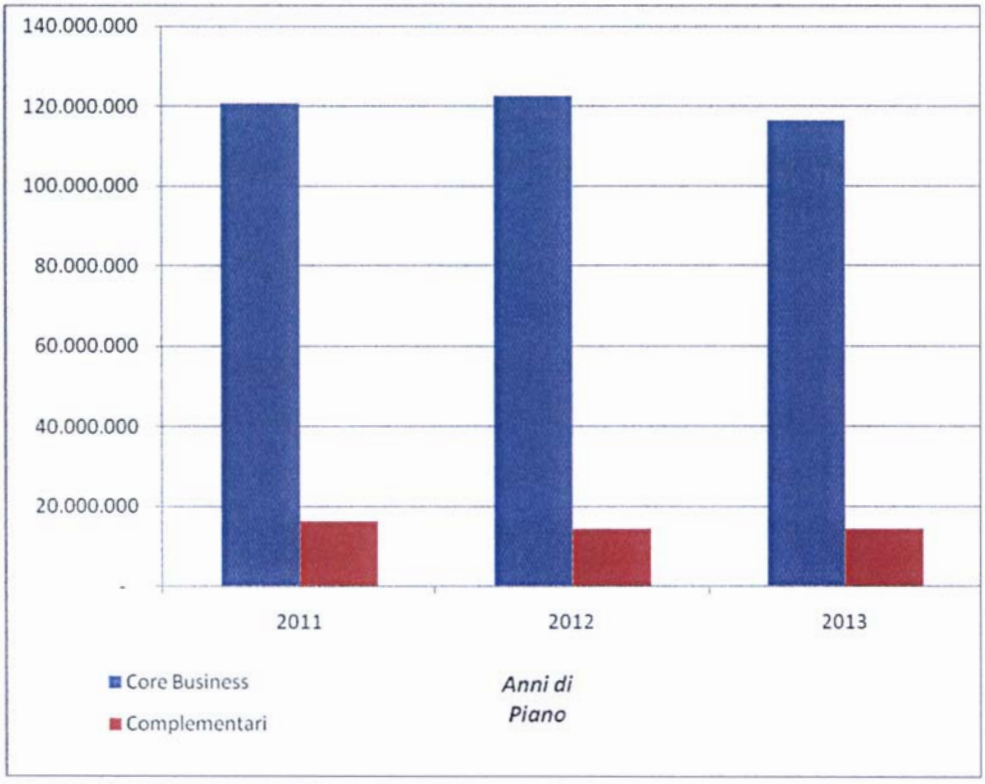
L'importo degli investimenti programmati nel triennio risulta il seguente:

2011	2012	2013	TOTALE
137 M€	**137 M€**	**131 M€**	**405M€**

Dati Piano Investimenti ENAV 2011-2013

L'impegno economico, lievemente descrescente, è in linea con la naturale evoluzione tecnologica dei cicli di investimento che, avendo previsto valori significativi, nel corso degli anni precedenti, riscontra adesso una fase di assestamento, peraltro sinergica con l'andamento finanziario di ENAV.

In tale contesto si può affermare che l'azienda sta coerentemente perseguendo gli obiettivi prefissati, nell'ottica delle politiche di sviluppo finora sostenute, con un impegno costante che dovrà accompagnare il triennio futuro per non perdere la posizione guadagnata nel contesto internazionale.



Dati Piano Investimenti ENAV 2011-2013

Relativamente ad alcuni consistenti interventi di carattere strategico, ENAV farà ricorso a fonti di finanziamento esterne e quindi si avvarrà, anche se in misura molto limitata, di contribuzioni pubbliche nazionali o europee finalizzate alla realizzazione di importanti infrastrutture tecnologiche di specifico interesse istituzionale.

Il Piano è stato proposto come aggiornamento del precedente (2010-2012) in termini di:

- rimodulazioni resesi necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa
- introduzione degli interventi previsti per il 2013.

a. Principali interventi

Tra le attività di maggior rilievo inserite nel Piano figurano:

- il completamento del'ampliamento infrastrutturale e la costruzione di una centrale elettrica presso l'ACC di Roma;
- la ristrutturazione di Torre e Blocco Tecnico a Ronchi dei Legionari;
- la realizzazione della LAN aeroportuale di Orio al Serio;
- l'adeguamento tecnologico delle sale operative dei 4 ACC nazionali;
- lo sviluppo di componenti per la nuova piattaforma nazionale "4 Flight";
- l'ammodernamento di alcune radioassistenze di rotta e di aeroporto;
- l'ammodernamento dei servizi di fonia operativa su vari aeroporti;
- l'ammodernamento della rete di comunicazioni di emergenza;
- l'adeguamento delle piattaforme di progettazione procedure di volo e spazi aerei.

b. Aspetti finanziari

Coniugando le esigenze di contenimento di spesa con gli ineludibili obiettivi di conservazione ed ampliamento del posizionamento competitivo acquisito nel panorama internazionale, è stato definito un profilo coerente con uno sviluppo prospettico sostenibile dell'indebitamento finanziario dell'Azienda, tenuto conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti al 31 dicembre 2010, indipendentemente dall'allocazione temporale degli ordini di acquisto.

In particolare, al 31 dicembre 2010, l'ammontare dei contratti già sottoscritti, relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani, per i quali tuttavia ENAV è in attesa di ricevere le corrispondenti prestazioni da parte dei fornitori, è pari a circa 438 Milioni €. Sulla base delle stime effettuate, tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2011-2013, darà luogo ad un avanzamento economico delle opere realizzate complessivamente pari a 556,5 Milioni €.

	2011	2012	2013
Avanzamento economico annuo	173,3	176,5	206,7

L'avanzamento economico delle opere realizzate sarà circa il 90% dei contratti già in essere al 31 dicembre 2010 e circa il 40% degli investimenti previsti per il triennio 2011-2013. Il conseguente fabbisogno finanziario troverebbe peraltro parziale copertura attraverso i contributi in conto impianti (circa 82 Milioni €), sia acquisiti sia da acquisire, a valere sui seguenti progetti di investimento:

- Ammodernamento tecnologico infrastrutturale dell'aeroporto Falcone – Borsellino di Palermo (58,3 Milioni €);
- Interventi negli aeroporti di Napoli, Grottaglie ed ACC di Brindisi nell'ambito del PON reti e mobilità 2007/2013 (14,2 Milioni €);
- Implementazione del sistema DATA LINK di Brindisi (7 Milioni €);
- Fornitura ed istallazione del Modo S di Brindisi (3 Milioni €).

I flussi finanziari generati da tali contributi sono stimati nel triennio di riferimento in circa 27,4 Milioni €, di cui 7 Milioni nel 2011, 7,4 Milioni nel 2012 e circa 13 Milioni nel 2013. Il beneficio connesso all'incasso di tali contributi ridurrà in misura corrispondente il fabbisogno di autofinanziamento per l'Azienda.

	2011	2012	2013
Avanzamento economico annuo	173,3	176,5	206,7
Contributi	(7,0)	(7,4)	(13,0)
Fabbisogno per ENAV	166,3	169,1	193,7

Stante la suddetta cornice contrattuale, e tenuto conto delle altre molteplici esigenze finanziarie dell'azienda, l'indebitamento finanziario netto evidenzierà un trend sostanzialmente migliorativo nel tempo, pur se ciclicamente influenzato dalla tempistica di incasso dei crediti nei confronti dello Stato.

D) LE RISORSE UMANE, LE RELAZIONI INDUSTRIALI, LA FORMAZIONE, IL CONTENZIOSO DEL LAVORO E LA PRIVACY

1. Evoluzione della consistenza del personale

L'andamento dell'organico relativo all'esercizio 2010 è stato caratterizzato da una politica di contenimento della consistenza quantitativa delle risorse (-30 unità rispetto al 2009) orientata però ad un ricambio/rinnovamento qualitativo delle competenze e delle professionalità. E' stata, infatti, attuata un'azione mirata di gestione del turn-over attraverso:

- Sostituzione delle uscite dei CTA, attivazione del processo di selezione e formazione di nuovi CTA che ha portato al giugno 2011 l'organico dei CTA a 1816 unità (+107 rispetto al 12/2009);
- Crescita del personale Tecnico e Navigante;
- Prosecuzione dell'azione di ridimensionamento del personale EAV (–19% rispetto al 2009);
- Ricambio qualitativo del personale amministrativo/supporto e di controllo.

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

Consistenza

	31/12/2009	31/12/2010
Dirigenti	69	74
Quadri	316	348
Impiegati	2.896	2.829
Consistenza finale al 31 dicembre	**3.281**	**3.251**

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

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

	31/12/2009	31/12/2010
Management e Coordinamento	385	422
Controllori Traffico Aereo	1.561	1.531
Esperti di Assistenza al Volo	486	394
Operatori Servizio Meteo	114	129
Naviganti	13	24
Amministrativi	472	480
Tecnici	159	178
Personale informatico	91	93
Consistenza finale al 31 dicembre	**3.281**	**3.251**

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale.

Organico Enav – Consuntivo 2010

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Motco		Nav		Tecnici		Inform.		Amm.		Totali		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	Totale	di cui Quadri	
PRESIDENTE														2		2		2
Consuntivo 2010														2		2		
AMMINISTRATORE DELEGATO														2		2		474
ACADEMY	4	18	4	6	1	1				6	1	1		11	2	47	8	
AREA AMMINISTRATIVA	9			2	1					14	9	42	8	105	23	172	41	
ASSISTENTE DELL'AD PER I RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI	1													2		3		
AUDIT	1													9	3	10	3	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1	1	1	1	1					3	1	1	1	10	1	17	5	
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	1	2										1		10	2	14	2	
RELAZIONI ESTERNE	6	1												23	3	30	3	
RISORSE UMANE, SICUREZZA DEL LAVORO E QUALITÀ	7									20	3	6	1	122	18	155	22	
SEGRETARIO GENERALE	3													21	7	24	7	
Consuntivo 2010	33	22	5	9	3	1				43	14	51	10	315	59	474	91	
DIRETTORE GENERALE	3													2		5		2.775
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1	4	2	1								1	1	3		10	3	
FAB BLUE MED	1	3	1							1						5	1	
SAFETY, VALIDAZIONE E QUALITA' TECNICO-OPERATIVA	3	10	2							10				4		27	2	
SESAR	1	2	1							4	1			2		9	2	
SVILUPPO COMMERCIALE	2	1	1							3				5	1	11	2	
AREA TECNICA	5							1	1	72	23	3	2	18	4	99	30	
AREA OPERATIVA	25	1.667	166	398	11	131	3	36	12	103	20	54	3	195	2	2.609	217	
OPERAZIONI DI AEROPORTO SAAV-CAAV	11	456	49	147		47				17	8	3		51		732		
OPERAZIONI DI AEROPORTO UAAV-NAAV	1	255	18	129	7	52				5		1		38	1	481		
OPERAZIONI DI ROTTA	5	931	89	38						35	2	12		63	1	1.084		
Consuntivo 2010	41	1.687	173	399	11	131	3	37	13	193	44	58	6	229	7	2.775	257	
Consuntivo 2010	74	1.709	178	408	14	132	3	37	13	236	58	109	16	546	66	3.251	348	3.251

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

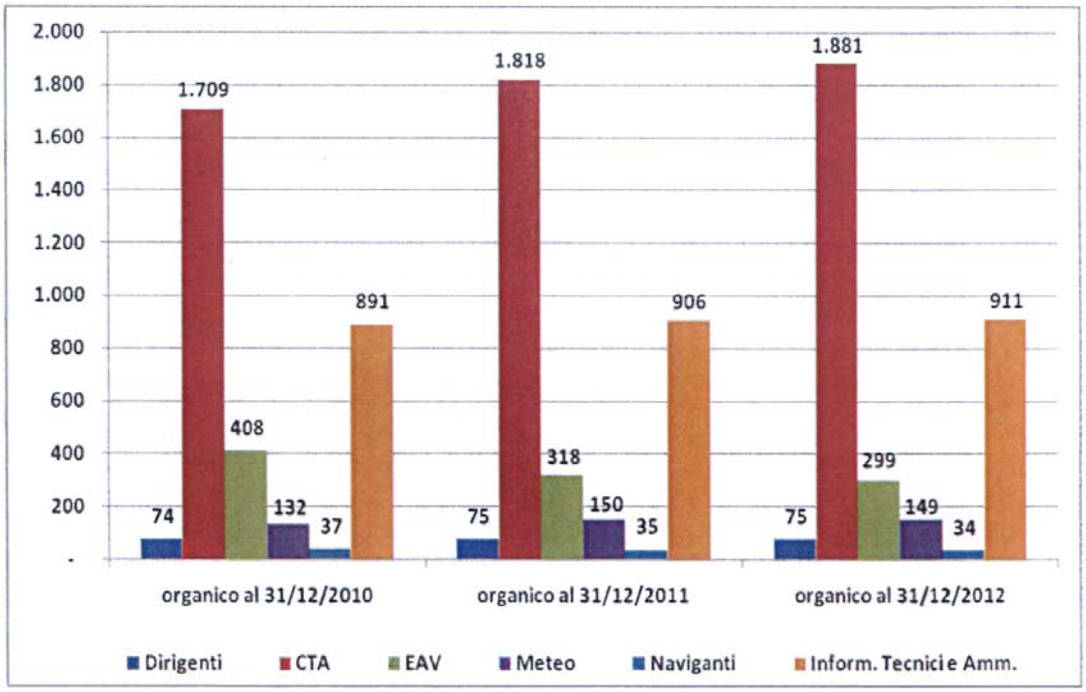
Organico Enav – Previsione 2011

FUNZIONI	Dirigenti	CIA		EAV		Meteo		Nav		Tecnici		Inform.		Amm.		Totale		TOT COMP.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
PRESIDENTE														2		2		
Previsione 2011														**2**		**2**		**2**
AMMINISTRATORE DELEGATO														2		2		**482**
ACADEMY	4	18	4	6	1	1				6	1	1		11	2	47	8	
AREA AMMINISTRATIVA	9			2	1					14	9	44	8	107	24	176	38	
ASSISTENTE DELL'AD PER I RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI	1													2		3		
AUDIT	1													9	3	10	3	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1	1	1	1	1					3	1	1	1	10	1	17	5	
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	1	2										1		12	2	16	2	
RELAZIONI ESTERNE	6	1												23	3	30	3	
RISORSE UMANE, SICUREZZA DEL LAVORO E QUALITA"	7									20	3	6	1	124	20	157	20	
SEGRETARIO GENERALE	3													21	8	24	7	
Previsione 2011	**33**	**22**	**5**	**9**	**3**	**1**	**-**	**-**	**-**	**43**	**14**	**53**	**10**	**321**	**63**	**482**	**86**	
DIRETTORE GENERALE	3													2		5		
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1	4	2	1								1	1	3		10	3	
FAB BLUE MED	1	3	1							1				1		6	1	
SAFETY,VALIDAZIONE E QUALITA' TECNICO-OPERATIVA	3	10	2							10				4		27	3	
SESAR	1	2	1							4	1			2		9	2	
SVILUPPO COMMERCIALE	2	1	1							3				5		11	1	**2.818**
AREA TECNICA	5							1	1	78	24	3	2	18	4	105	30	
AREA OPERATIVA	26	1.776	168	308	11	149	3	34	12	103	21	54	3	195	2	2.645	211	
OPERAZIONI DI AEROPORTO SAAV-CAAV	*12*	*480*		*130*		*56*				*17*	*8*	*3*		*51*		*749*		
OPERAZIONI DI AEROPORTO UAAV-NAAV	*1*	*267*		*69*	*2*	*65*				*5*		*1*		*38*	*1*	*446*		
OPERAZIONI DI ROTTA	*5*	*1.018*		*25*						*35*	*2*	*12*		*63*	*1*	*1.158*		
Previsione 2011	**42**	**1.796**	**175**	**309**	**11**	**149**	**3**	**35**	**13**	**199**	**46**	**58**	**6**	**230**	**6**	**2.818**	**251**	
Previsione 2011	**75**	**1.818**	**180**	**318**	**14**	**150**	**3**	**35**	**13**	**242**	**60**	**111**	**16**	**553**	**69**	**3.302**	**337**	**3.302**

Stima fornita dalla Società

Profilo	2010				2011				2012			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
Dirigenza	11	6	74	74	6	5	75	75			75	75
CTA	32	32	1.722	1709	126	17	1787	1.818	87	24	1860	1881
EAV	11	102	418	408		90	365	318		19	310	299
Meteo	83	3	127	132	23	5	145	150		1	149	149
Naviganti		3	38	37		2	36	35		1	35	34
Inf. Tec. e Amm.	38	22	881	891	20	5	902	906	10	5	910	911
TOTALE	**175**	**168**	**3.260**	**3.251**	**149**	**98**	**3.285**	**3.302**	**97**	**50**	**3.339**	**3.349**

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale e stima fornita dalla Società



Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale e stima fornita dalla Società

2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2010 si chiude a 379,3 ml di euro con un incremento di 5,2 ml di euro (+1,4%) rispetto al 2009 che era stato consuntivato a 374,1 ml di euro.

Le causali del suddetto, limitato, incremento sono da individuarsi nel combinato effetto di più fattori tra cui principalmente:

- l'aumento della voce "stipendi e altri assegni fissi" dovuto, oltre alla crescita fisiologica degli assetti inquadramentali, al trascinamento dei costi connessi al rinnovo contrattuale;
- la sensibile diminuzione del "premio di risultato" (-5 milioni di €) a seguito dell'accordo sindacale di riforma del P.d.R. del personale non dirigente;
- l'incremento della voce "incentivo all'esodo" che ha permesso di anticipare l'uscita di circa 160 unità (+60% rispetto all'anno 2009);
- il maggior ricorso al lavoro straordinario (ex ore aggiuntive) motivato dall'incremento del traffico registrato nel 2010 rispetto al 2009;
- un maggior accantonamento per ferie maturate e non godute in relazione ad una minore incidenza nel 2010 dei giorni di chiusura "aziendale" degli uffici.

DESCRIZIONE CONTO	Consuntivo 2009	Consuntivo 2100	DELTA 2010/2009
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	213.988.225,20	216.900.284,95	2.912.059,75
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	1.063.830,48	1.053.626,27	-10.204,21
Disponibilità	316.670,00	310.798,00	-5.872,00
Indennità per trasferimenti	817.784,44	990.222,66	172.438,22
Indennità per trasferimenti temporanei	98.401,03	161.063,64	62.662,61
Permessi e RFS	320.676,08	162.158,70	-158.517,38
Maggiorazioni per lavoro in turno	14.445.400,55	13.573.488,63	-871.911,92
Festività coincidenti	1.210.587,74	1.777.120,54	566.532,80
Altre indennità	108.962,88	129.024,70	20.061,82
Straordinario in linea operativa e reperibilità	11.653.890,54	13.954.829,17	2.300.938,63
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	1.371.047,06	2.047.079,00	676.031,94
Premio di risultato non dirigente	13.800.000,00	8.500.000,00	-5.300.000,00
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	940.934,74	1.191.930,73	250.995,99
Missioni estere	137.626,41	118.680,18	-18.946,23
Missioni addestrative	222.340,00	646.157,79	423.817,79
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	79.742,42	1.264.577,52	1.184.835,10
Accantonamento dirigenti per RFS e ferie maturate e non godute	104.385,42	143.487,31	39.101,89
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	34.146,21	362.372,10	328.225,89
Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute	27.129,77	37.306,70	10.176,93
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale	3.943.343,77	3.899.570,93	-43.772,84
Assicurazione del personale dirigente	104.622,03	137.919,82	33.297,79
Oneri previdenziali ed assicurativi	79.105.365,48	76.385.431,33	-2.719.934,15
Oneri previd. INAIL	2.220.223,92	2.162.207,51	-58.016,41
Contributi al fondo di previdenza complementare	6.172.420,02	6.558.353,68	385.933,66
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	13.338.353,58	14.338.160,59	999.807,01
Accantonamento dirigenti TFR	682.961,22	717.848,31	34.887,09
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			0,00
Incentivo all'esodo	6.909.917,12	10.674.200,16	3.764.283,04
Altri costi del personale	1.307,34	43.513,19	42.205,85
Borse di studio e rimborsi	935.803,89		-935.803,89
Equo Indennizzo	1.471,50		-1.471,50
Totale	**374.157.570,84**	**379.345.692,73**	**5.188.121,89**

Aggregazione dati sistema aziendale GEPE (Gestione personale) tramite JET (Join ENAV Transformation)

Il costo medio del personale risulta per il 2009 pari ad euro 113.657, mentre per il 2010 risulta di euro 116.364.

La retribuzione media, con esclusione degli oneri accessori e delle altre spese, è passata da 79.205 euro per l'anno 2009 a 80.788 euro per l'anno 2010.

3. Il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro

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

Il contratto siglato ha una validità quadriennale (1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2011) per la parte normativa e una durata biennale (1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2009) per la parte economica.

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

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

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**

Dati Piano Strategico ENAV 2007-2011

4. Le relazioni industriali

Un aspetto di particolare rilevanza che ha contraddistinto l'esercizio 2010, per quanto concerne le Relazioni Sindacali, è stata la definizione dell'accordo per il rinnovo della parte economica (secondo biennio 2010/2011 del CCNL 2008-2011), in applicazione del Protocollo di intesa tra Governo e Parti Sociali del luglio '93.

L'Accordo è articolato in due accordi sottoscritti rispettivamente in data 6 dicembre 2010 e 11 gennaio 2011 con i quali si è provveduto – da una parte – a saldare lo scostamento inflattivo (+0,8%) registratosi nel biennio precedente 2008/2009 tra l'inflazione erogata programmata e quella effettivamente riscontrata – dall'altra – ad adeguare i nuovi minimi sulla base degli indici inflattivi previsti per il biennio in questione.

Oltre ad una crescita, in termini assoluti, dell'efficienza dell'intero sistema, si è avuto un considerevole ridimensionamento numerico della figura professionale dell'esperto di assistenza al volo (EAV) sostituita dall'introduzione della nuova figura professionale dell'addetto alle osservazioni meteorologiche (AMO), che ha un costo retributivo decisamente inferiore rispetto a quello dell'EAV.

Per quanto attiene, infine, l'aspetto della conflittualità sindacale, si è registrata in ambito ENAV la completa assenza di giornate di sciopero nazionale nell'anno 2010.

Quanto sopra anche grazie ad un nuovo modello di relazioni industriali, contrattualmente disciplinato che ha sicuramente contribuito a dare elementi di certezza agli utenti del trasporto aereo ed ha consentito nell'ambito del dibattito sindacale di identificare le soluzioni più efficaci per garantire il contemperamento degli interessi in gioco.

5. La formazione e l'Academy di Forlì

Il 2010 ha visto per Academy un sostanziale incremento delle attività formative che si è concretizzato in 252.000 ore di training (un 30% di ore in più rispetto al 2009), con un contenimento dei costi ottenuto grazie all'ottimizzazione dei percorsi, dei metodi formativi utilizzati, delle risorse tecnologiche e professionali impiegate.

La formazione riferita alle figure professionali ATS ha rivestito un ruolo di particolare rilevanza per un totale complessivo di 248 allievi.

La formazione tecnologica ha avviato la realizzazione di un percorso formativo "ad hoc" di livello universitario sui temi *Basic* e *Qualification* destinato oltre che ai tecnici ENAV anche ai tecnici di Techno Sky.

L'attività della formazione manageriale e tecnico-amministrativa ha visto la ridefinizione e la progettazione del nuovo impianto di formazione manageriale finalizzato a consolidare le competenze e le *soft skill* del *management*, sia in relazione all'acquisizione di nuove responsabilità e ai risultati della valutazione delle *performance*, sia in relazione alle linee guida strategiche e di crescita dell'azienda. Particolare attenzione è stata posta alle tematiche di sviluppo internazionale collegate all'evoluzione di importanti iniziative/progetti in ambito "*Single European Sky*".

Attraverso la piattaforma *e-learning* sono stati attivati percorsi di *training* individuali riguardanti la formazione obbligatoria per legge (sicurezza sul lavoro, *privacy*), i corsi a catalogo e di lingua. La modalità della formazione in e-learning, per un'azienda come ENAV, capillarmente distribuita sul territorio, consente immediatezza di erogazione, flessibilità ed efficienza.

Nella valorizzazione dei rapporti con le realtà presenti nel Polo Aeronautico di Forlì è stata realizzata la seconda edizione della "*School in Aviation Management*", iniziativa di alta formazione che ha coinvolto primari attori del settore del trasporto aereo, realizzata in collaborazione con l'Università di Bologna e con il patrocinio dell'ENAC.

Per i clienti esterni, nel 2010 sono stati presentati progetti per la formazione di controllori appartenenti ad altri ANSP (Cina, Ukraina) sulla gestione del traffico su piste parallele, con l'obiettivo di garantire adeguati livelli di sicurezza in contesti caratterizzati da un volume crescente di movimenti.

Il costo complessivo della Funzione Academy nel 2010 è stato di 14.288.000 euro di cui 1.890.000 euro per costi di esercizio, 7.105.000 euro per costi del personale, 4.100.000 euro per costi di ammortamento, 1.331.000 euro per costi diretti di formazione, il tutto in parte compensato da 101.000 euro per ricavi da vendita diretta di formazione a terzi e da 37.000 euro relativi a partite straordinarie. Il costo totale risulta essere inferiore (4,16%) a quanto consuntivato nel 2009.

6. Il contenzioso del lavoro e la privacy

Contenzioso del lavoro

È proseguita, anche nel corso del 2010, la diminuzione del numero di controversie giudiziarie instaurate contro ENAV, che, con l'eccezione (peraltro modesta) del 2009, vede ormai da molti anni una costante contrazione di nuove controversie in materia di lavoro.

Non si sono avuti, come nell'anno precedente, ricorsi seriali, ma singole controversie su vari aspetti del rapporto di lavoro. Alcune di esse si sono già concluse con esiti in larga parte favorevoli all'azienda.

In linea generale, continua anche a decrescere il numero dei contenziosi in atto (circa 150 a giugno 2011), in quanto, in linea generale si preferisce indirizzare il contenzioso verso problematiche meno aleatorie e più basate sulla concreta ricerca di un preciso orientamento giurisprudenziale in materia, laddove ritenuto degno di approfondimento.

Resta comunque elevata (superiore all'80%) la percentuale di vittorie di ENAV nelle cause pervenute a sentenza.

Privacy

Per quanto riguarda il settore Privacy, nel corso del 2010 e nei primi mesi del 2011 è stata effettuata, a seguito delle modifiche organizzative succedutesi negli ultimi anni, una nuova analisi dei rischi potenzialmente in grado di provocare lesioni della tutela dei dati personali o l'eliminazione o l'allentamento delle misure di sicurezza.

La verifica, che ha compreso anche il controllo delle misure adottate dall'azienda a tutela della conservazione dei dati, ha avuto esito positivo ed è stata inserita nel Documento Programmatico della Sicurezza (DPS) approvato dall'Amministratore Delegato nel marzo 2011, nel rispetto dei termini e delle disposizioni di legge.

E) L'ATTIVITÀ NEGOZIALE

1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione

L'esercizio finanziario 2010 ha confermato il trend di incremento del ricorso alle gare pubbliche (procedure ristrette, aperte, in economia e telematiche) e di costante e moderata diminuzione delle procedure negoziate singole (PNS).

Nelle tabelle seguenti viene riportata la suddivisione dei contratti stipulati nell'anno 2009 e nel 2010, tra le varie tipologie di procedure di acquisto, per quanto riguarda sia gli acquisti della sede centrale sia quelli delle sedi decentrate.

Sede Centrale

Anno 2009		Anno 2010	
TIPOLOGIA PROCEDURA	**% sul complessivo**	**TIPOLOGIA PROCEDURA**	**% sul complessivo**
GARA - PA/PR	16,12%	GARA - PA/PR	18,25%
APPALTO IN HOUSE	16,05%	APPALTO IN HOUSE	11,85%
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	1,08%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	1,96%
GARE ELETTRONICHE - E.MARKET PLACE	0,07%	GARE ELETTRONICHE - E.MARKET PLACE	0,10%
ACCORDO QUADRO	5,14%	ACCORDO QUADRO	0,73%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	52,83%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	51,56%
ATTO DI VARIAZIONE	8,11%	ATTO DI VARIAZIONE	14,62%
CONVENZIONE	0,22%	CONVENZIONE	0,64%
RATIFICA	0,39%	RATIFICA	0,28%
Totale complessivo	**100,00%**	**Totale complessivo**	**100,00%**

Sedi Decentrate

Anno 2009		Anno 2010	
TIPOLOGIA PROCEDURA	**% sul complessivo**	**TIPOLOGIA PROCEDURA**	**% sul complessivo**
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	34,00%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	31,20%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	25,00%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	51,15%
RATIFICA	41,00%	RATIFICA	17,64%
Totale complessivo	**100,00%**	**Totale complessivo**	**100,00%**

Le procedure negoziate singole vengono adottate principalmente nell'ambito dei sistemi per il controllo del traffico aereo e sono dovute a vincoli tecnologici e di brevetti che impongono il ricorso ad un unico fornitore. Si evidenzia, nel contempo,

che nel corso del 2010, per la realizzazione nel prossimo decennio del nuovo sistema ATM coerente con gli obblighi del Cielo Unico Europeo (4-Flight), è stata avviata una gara europea per l'affidamento di un accordo quadro di importo massimo stimato pari a 360 Ml di euro.

L'esercizio 2010, inoltre, ha focalizzato rilevanti risorse ed energie sull'attività della controllata Techno Sky, attraverso una rivisitazione delle procedure relative agli affidamenti *in house*, e mediante un'attività di diretto controllo e riorganizzazione degli affidamenti della controllata a terzi. Tale azione è stata mirata agli obiettivi di assicurare massimi livelli di trasparenza nella scelta del contraente, armonizzando le esigenze di economicità e di obiettività delle scelte evitando, nel contempo, di irrigidire l'attività della controllata. Lo sforzo che ENAV raggiungerà nel 2010 - 2011 sarà quello di assicurare all'operato in materia di approvvigionamenti della controllata Techno Sky un adeguato livello di omogeneità con le analoghe attività svolte in ENAV. In tal senso merita si segnala che, nel 2010, è stata avviata la prima gara congiunta svolta da ENAV anche per conto della controllata Techno Sky.

Tra le attività di rilievo dell'esercizio 2010 si evidenzia inoltre che, mediante gara europea, ENAV sta svolgendo il ruolo di stazione appaltante nell'ambito del progetto BLUE MED per conto anche di tutti gli altri paesi Membri del FAB (*Functional Area Block*) al quale ENAV appartiene.

Nel piano di evoluzione degli approvvigionamenti, infine, nel 2010 ENAV ha rafforzato le attività di verifica preliminare in ordine alla concreta possibilità di adesione alle Convenzioni CONSIP e di confronto preventivo relativamente agli elementi economico – qualitativo di riferimento.

2. Le attività commerciali della società

Al fine di sviluppare attività commerciali e, coerentemente con le indicazioni del piano industriale, nella prima metà del 2008 furono avviate le prime azioni di studio ed analisi finalizzate all'individuazione delle potenzialità di espansione di ENAV sul libero mercato.

L'azione commerciale di ENAV è condotta attraverso la funzione aziendale di sviluppo commerciale che, in qualità di titolare dei processi, opera in raccordo e con il supporto delle strutture aziendali e di gruppo competenti per la messa a punto dell'offerta commerciale e la vendita.

Nell'arco temporale compreso tra il secondo semestre 2010 ed il primo semestre 2011, i risultati registrati a seguito delle attività di sviluppo commerciale condotte da ENAV sono particolarmente interessanti.

L'offerta commerciale proposta da ENAV nel periodo di riferimento è raggruppabile nelle seguenti quattro macro aree:

- consulenza aeronautica per l'organizzazione dei servizi del traffico aereo (operazioni in ambito aeroportuale, operazioni in rotta, informazioni aeronautiche, meteorologia aeronautica, altri servizi di supporto organizzativo e gestionale);
- servizi tecnici (radiomisure, installazione e manutenzione apparati e sistemi, gestione logistica);
- consulenza per la messa a punto di sistemi per la gestione della qualità, sicurezza operativa e sicurezza fisica per le società che operano nei servizi per la navigazione aerea;
- formazione di profili operativi, tecnici e manageriali operanti nel campo dei servizi del traffico aereo.

Rispetto agli investimenti, nonostante la limitatissima disponibilità in termini di risorse umane qualificate, budget di comunicazione e di tempo dedicato allo sviluppo relazioni, grazie alla buona reputazione in ambito internazionale di ENAV ed a pochi contatti acquisiti attraverso l'accesso alle reti commerciali delle industrie partner, la funzione di sviluppo commerciale ha svolto le seguenti attività:

- proporre ad organizzazioni straniere progetti di consulenza aeronautica molto rilevanti sia per ampiezza dello scopo sia per i valori economici in gioco. Questi progetti sono tutt'ora in via di negoziazione e sussistono buone probabilità di trasformazione in contratti;
- partecipare a gare internazionali e al relativo sviluppo di *expertise* nei contenuti e processi;
- stipulare numerosi contratti nell'ambito della consulenza aeronautica ed assistenza tecnica in ambito nazionale;
- stipulare contratti nell'ambito della formazione e servizi tecnici con importanti clienti internazionali;
- effettuare una discreta attività di relazione, promozione e comunicazione commerciale verso i clienti internazionali attraverso la partecipazione a fiere ed eventi di settore, lo sviluppo di contatti ottenuti in varie forme (es. rete commerciale industria italiana, Ministero degli Affari Esteri, Camere di Commercio);
- sottoscrivere accordi di cooperazione commerciale con partner industriali;

- sottoscrivere accordi di cooperazione tecnica con potenziali clienti;
- contribuire sia alla crescita del fatturato aziendale sia alla promozione dell'immagine istituzionale;
- fornire una ulteriore motivazione per miglioramento dei processi di produzione/erogazione dei servizi sia in ambito istituzionale sia commerciale;
- contribuire all'indirizzamento degli investimenti in attività che intersecano la catena del valore dei servizi commerciali (es. *asset* tecnologici, nuove competenze del personale, *R&D*).

Nell'ambito dell'offerta commerciale proposta la macro area che ha conseguito i risultati migliori in termini di contratti stipulati, fatturato e di ritorno d'immagine a livello nazionale ed internazionale è stata quella della formazione. Da segnalare la rilevanza (per valore economico) dei contratti stipulati direttamente con gli ANSP di Cina e Ucraina. Sono stati forniti per conto dei partner industriali servizi di formazione per gli ANSP di Malesia, Turchia, Cipro.

Segue la macro area dei servizi tecnici in Italia ed all'estero (paesi che affacciano sul mediterraneo) in cui si è distinta la fornitura del servizio radiomisure. Questo servizio è stato sempre svolto con aeromobili di proprietà della società. Sono in via di negoziazione offerte formulate agli ANSP di Kenia e Tanzania.

Per quanto la macro aera della consulenza aeronautica, nell'arco temporale considerato, l'azione commerciale ha prodotto i seguenti risultati di rilievo:

- sono stati stipulati diversi contratti per lo svolgimento di progetti piccoli in ambito nazionale;
- sono state formulate due offerte verso clienti esteri (Malesia, Qatar) per progetti di grande rilievo (per scopo, per valore economico, per ritorno d'immagine, per opportunità di sviluppo di expertise) in collaborazione con i partner industriali. Entrambe le offerte sono attualmente in fase di negoziazione e si stima di stipulare almeno un contratto nel secondo semestre 2011;
- é in via di preparazione una offerta per l'Aeronautica Militare Brasiliana per un progetto di medie dimensioni che dovrebbe produrre un contratto entro il primo semestre 2012.

Per quanto riguarda le attività di sviluppo commerciale su più macro aree dell'offerta commerciale vi è da segnalare una interessante (per scopo, per valore economico, per ritorno d'immagine, per opportunità di sviluppo di expertise) iniziativa in corso in Indonesia e condotto con la collaborazione di importanti investitori locali specializzati nel finanziamento di opere pubbliche. Si prevede, infatti, di proporre agli

investitori uno studio di fattibilità per il lancio di un programma molto ampio avente nello scopo l'ammodernamento del sistema di gestione del traffico aereo ed il rilancio della formazione aeronautica in Indonesia.

È stata prestata particolare attenzione al rispetto dell'immagine istituzionale della società e di tutte le relazioni di natura politico-istituzionale esistenti sia a livello nazionale sia internazionale.

L'azione commerciale di ENAV è stata condotta per quanto possibile seguendo le linee guida del piano di sviluppo commerciale approvato dal top management. Il previsto consolidamento della presenza in Malesia nel 2011 sta, infatti, avvenendo.

Da segnalare che, nei casi in cui non è stato possibile perseguire gli altri obiettivi previsti (es. ingresso in Libia) per le note vicende belliche, sono stati anticipati altri obiettivi alternativi (es. sviluppo contatti in Brasile).

La collaborazione con i partner industriali ha iniziato a dare i primi risultati in termini di scambio e sviluppo di contatti commerciali, iniziative commerciali comuni (es. Malesia, Qatar), scambio di expertise.

In conclusione, alla luce dei buoni risultati ottenuti nel periodo considerato, è risultata confermata la bontà della strategia perseguita e l'opportunità di dedicare maggiori risorse all'azione commerciale condotta da ENAV, al fine di produrre maggiori risultati in termini economici e di immagine per il Paese.

F) IL CONTENZIOSO E LA CONSULENZA LEGALE

Le attività di contenzioso e di consulenza legale della società sono assicurate dalla funzione di affari legali posta alle dipendenze del segretario generale della società.

La citata funzione assicura, nelle materie d'interesse della Società (ad esclusione di quelle giuslavoristica, contabile e fiscale) le attività di assistenza e consulenza legale, garantendo altresì, direttamente od anche per il tramite di professionisti esterni, la difesa e la rappresentanza della società, in sede giudiziale e stragiudiziale, davanti a qualsiasi giurisdizione, in ogni lite attiva o passiva.

In considerazione dell'importanza crescente assunta negli ultimi anni dai rapporti con le società di gestione aeroportuale concessionarie e con l'Ente Nazionale Aviazione Civile concedente, nell'ambito della funzione affari legali è stato di recente istituito, con disposizione dell'1 marzo 2010, il settore di attività denominato "legale accordi e convenzioni", cui è demandato il compito di curare i profili legali di accordi e

convenzioni con le società di gestione aeroportuale, assicurando il necessario supporto giuridico alle strutture aziendali coinvolte nella definizione di merito di tali atti. La funzione affari legali,ed il relativo settore, provvedono ad assicurare direttamente le attività di contenzioso e di consulenza legale di competenza con 6 risorse interne (1 dirigente e cinque altri avvocati), abilitate all'esercizio della professione forense ed iscritte all'elenco speciale di ENAV S.p.A. presso l'albo tenuto dal Consiglio dell'Ordine degli avvocati di Roma.

Il contenzioso di competenza viene gestito secondo una modalità di esclusivo patrocinio diretto ovvero - laddove il carico di lavoro consulenziale della funzione, la specialità della materia, la dislocazione territoriale del contenzioso e la necessità di domiciliazione *in loco* lo rendano opportuno - di patrocinio congiunto con professionista esterno.

Nel primo caso, il patrocinio in giudizio della Società avviene direttamente ed in modo esclusivo a mezzo dei collaboratori interni alla funzione, mentre nel secondo è affidato ad un professionista esterno, con il coordinamento, il supporto e la supervisione della funzione affari legali per la gestione del giudizio; in tali circostanze, in ogni caso, per una più pregnante condivisione e verifica delle strategie processuali da adottare, al professionista interno si affianca comunque, in forma congiunta e disgiunta, il patrocinio del collaboratore interno affidatario della pratica.

Le proposte di conferimento di incarichi ai professionisti esterni tengono conto dei carichi di lavoro interni, della natura del contenzioso di volta in volta in rilievo e della locazione geografica dello stesso, oltre che essere sviluppate secondo criteri di rotazione.

Al fine di perseguire un ottimale efficientamento nell'impiego delle risorse economiche aziendali, nonché allo scopo di assicurare la più piena e compiuta verifica sulla gestione del contenzioso pendente con patrocinio esterno, gli incarichi ai legali esterni sono affidati ai minimi delle tariffe professionali vigenti, nella maggioranza dei casi ulteriormente diminuite nella percentuale del 10%, e con contestuale accettazione di condizioni generali di contratto a disciplina del rapporto tra la Società ed il patrocinante, anche per quanto concerne gli impegni di tempestiva comunicazione delle informazioni processuali e dei dati utili per le finalità di cui alla formazione del fondo rischi.

Per quanto concerne, poi, le attività di consulenza e supporto stragiudiziale sui siti aziendali sparsi sul territorio nazionale, si rappresenta che queste - tranne

rarissime e residuali eccezioni – risultano interamente internalizzate e gestite dai professionisti impiegati presso la funzione.

Il significativo incremento, costantemente registratosi nel corso degli ultimi anni, delle richieste di consulenza e di supporto provenienti dalle strutture aziendali, sia centrali che territoriali, ha consentito, di realizzare un più organico e diffuso presidio delle fattispecie precontenziose, prevenendo liti potenziali e realizzando risparmi di costi per la società.

Particolarmente significativa, infine, è l'attività – pure totalmente internalizzata - di consulenza e di supporto legale alle strutture aziendali per la partecipazione alle numerose e rilevanti attività internazionali in cui la società è impegnata.

In fase di predisposizione della proposta di bilancio di esercizio, la funzione affari legali fornisce il proprio supporto alle competenti strutture dell'area amministrativa, al fine di pervenire alla determinazione della capienza del fondo rischi di bilancio per accantonamenti relativi ai contenziosi di competenza.

A tal riguardo, si osserva che, nell'ultima comunicazione di tale natura relativa alla situazione al secondo trimestre del 2010, la proposta di accantonamento rappresentata dalla funzione affari legali alla competente funzione contabile, è stata significativamente decurtata (per un importo di circa € 900.000) rispetto all'ammontare relativo all'annualità precedente, in considerazione di favorevoli esiti giudiziari nel frattempo intervenuti.

La verifica dell'andamento degli accantonamenti a fondo rischi di bilancio per le causali in questione, con riguardo alle ultime tre annualità e dunque a far tempo dal 2007, consente di rilevare una costante flessione nei relativi importi.

G) 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 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.

Il 2008 ed il 2009 avevano rappresentato i primi anni di attuazione del piano industriale di Techno Sky, con l'avvio delle attività di sviluppo economico, tecnico ed organizzativo in esso previste. Ad inizio 2008 era stato approvato il primo piano industriale della società, relativo al quinquennio 2008-2012, che definisce il posizionamento delle attività istituzionali e di *business* di Techno Sky e sviluppa le azioni e le risorse necessarie per l'attuazione delle strategie assunte. Malgrado le ripercussioni della congiuntura economica negativa internazionale e della crisi del settore aereo, i risultati conseguiti da Techno Sky negli anni 2008 e 2009 avevano già dimostrato la validità del piano, sia nei suoi presupposti strategici fondamentali che nelle sue linee attuative.

I primi segnali di ripresa della domanda di trasporto aereo, sia passeggeri che cargo, avutisi nell'anno 2010 hanno permesso a Techno Sky, pur nel perdurare della crisi economica mondiale, di ottenere buoni risultati e di consolidare la sua primaria posizione in ambito nazionale, evidenziando altresì ampie potenzialità di crescita per il futuro.

Nell'anno 2010 è anche proseguita l'azione di miglioramento dell'assetto organizzativo e sono continuate le attività di formazione del personale e di sviluppo ed innovazione tecnologica. In particolare, è proseguito l'importante potenziamento organizzativo condiviso con la controllante, per far fronte alle accresciute e diversificate dimensioni del business aziendale.

Sintesi dei principali dati economico-patrimoniali della Società Techno Sky

Il bilancio al 31 dicembre 2010 presenta un utile netto d'esercizio di 148 migliaia di Euro. I principali dati economico-patrimoniali sono di seguito sintetizzati nonché opportunamente riclassificati e raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

La situazione economica dell'esercizio mette in evidenza una riduzione del risultato della gestione caratteristica di 474 migliaia di Euro rispetto all'anno precedente, derivante in gran parte dalla revisione delle previsioni dei ricavi fatte ad inizio anno in funzione soprattutto della forte contrazione del mercato terzo, non direttamente collegabile alla controllante.

Rispetto all'anno 2009, si osserva una riduzione dei proventi finanziari netti, a fronte soprattutto dei maggiori oneri bancari, ed un incremento degli oneri straordinari, per effetto della passività registrata a fronte di maggiori costi dedotti nel 2009, per i quali sono state avviate le opportune iniziative di ravvedimento.

Il risultato di fine esercizio rappresenta in maniera significativa gli sforzi effettuati e il potenziale di sviluppo della società, che pur a fronte di una situazione di difficoltà del mercato di riferimento e pur impegnando considerevoli risorse nel riallineamento e sviluppo tecnico-organizzativo della sua struttura, riesce a conseguire un risultato netto positivo.

Situazione economica (in Migliaia di Euro)

	2010	**2009**
Valore della produzione	87.103	100.870
Costi della produzione	-83.640	-96.933
Risultato della gestione caratteristica	**3.463**	**3.937**
Proventi/(Oneri) finanziari	112	341
Proventi/(Oneri) Straordinari	-643	-126
Risultato lordo	**2.932**	**4.152**
Imposte sul reddito, correnti, differite ed anticipate	-2.784	-2.916
Risultato netto	**148**	**1.236**

Il valore degli immobilizzi, pari a 22.162 migliaia di Euro, è composto prevalentemente dalle Immobilizzazioni Finanziarie per 19.277 migliaia di Euro.

Il decremento netto, rispetto all'esercizio precedente, di 1.978 migliaia di Euro è relativo essenzialmente alla diminuzione del credito finanziario, per la restituzione della parte di TFR relativo al personale cessato nell'anno ed alla diminuzione delle immobilizzazioni materiali ed immateriali per il minor volume di acquisti effettuati nel corso dell'esercizio.

Il valore dell'attivo circolante si riferisce per 42.903 migliaia di Euro ai crediti, di cui 10.721 migliaia di Euro relativi a crediti tributari per IVA.

Le passività sono composte per 21.392 migliaia di Euro dal Fondo di Trattamento di Fine Rapporto e per 38.594 migliaia di Euro da debiti verso fornitori e istituti di previdenza e sicurezza sociale, da debiti tributari, debiti verso il personale e debiti di natura finanziaria.

Situazione Patrimoniale (in Migliaia di Euro)

	2010	**2009**
Immobilizzi tecnici e finanziari	22.162	24.140
Attivo Circolante e liquidità	42.903	47.664
Totale Attività	**65.065**	**71.804**
Passivo circolante	38.040	44.622
Fondo per Rischi e Oneri	554	113
Fondo TFR	21.392	22.138
Totale Passività	**59.986**	**66.873**
Patrimonio netto	**5.079**	**4.931**

Rendiconto finanziario

Sul piano finanziario si rileva una situazione debitoria netta di 3.630 migliaia di Euro.

Di seguito si riporta il rendiconto finanziario della società con l'indebitamento al 31.12.2010, determinato attraverso le variazioni intervenute nell'esercizio.

Rendiconto Finanziario (in Migliaia di Euro)

	Anno 2010	Anno 2009
Disponibilità (Indebitamento) a breve all'1.1	**-1.902**	**2.916**
Flusso della gestione operativa		
Utile netto	148	1.236
Ammortamenti	1.287	1.498
Accantonamenti	32	41
Accantonamenti TFR	2.424	2.493
Totale	**3.891**	**5.268**
Flusso della gestione investimento		
Incremento delle immobilizzazioni immateriali	-141	-810
Incremento delle immobilizzazioni materiali	-492	-695
Incremento delle immobilizzazioni finanziarie	1.324	902
Incremento att. Fin che non cost. Immobilizz	671	-671
Totale	**1.362**	**-1.274**
Flusso della gestione finanziaria		
(incremento)/decremento dei crediti	6.160	-30.845
(incremento)/decremento delle rimanenze	-1.731	945
incremento/(decremento) dei debiti	-8.406	25.081
incremento/(decremento) altre voci del circolante	-243	370
Utilizzo Fondi	409	-1.271
Utilizzo TFR	-3.170	-3.092
Totale	**-6.981**	**-8.812**
Aumento di capitale sociale	0	0
Disponibilità (Indebitamento) al 31.12	**-3.630**	**-1.902**

I ricavi del periodo, coerentemente con la natura *in house* della società, si riferiscono per la quasi totalità a prestazioni erogate in favore di ENAV e per una minima parte (5,9%) a prestazioni erogate verso clienti terzi.

Il risultato della gestione caratteristica ha potuto beneficiare anche di una riduzione dei costi del personale rispetto alle previsioni, grazie al contenimento degli straordinari e ad una accorta politica aziendale retributiva.

In considerazione della specifica natura del mercato di riferimento, Techno Sky investe ed investirà sempre di più le proprie risorse nella ricerca e sviluppo. In particolare, nel corso dell'esercizio 2010 sono stati sostenuti costi per un ammontare di 8.171 migliaia di Euro.

L'indebitamento alla fine del periodo (-3.630 M€ nel 2010 rispetto a –1.902 M€ nel 2009) risulta incrementato rispetto all'anno precedente in ragione delle minori anticipazioni erogate dalla controllante che hanno richiesto un maggior utilizzo alle linee di credito rese disponibili dagli istituti bancari alle medesime e migliori condizioni di ENAV.

Per ciò che attiene agli indicatori di servizio relativi alla manutenzione globale degli impianti operativi di ENAV, che costituisce l'autentica *mission* di Techno Sky, è proseguito il mantenimento/miglioramento delle performance tecniche sia relative alla gestione e manutenzione hardware delle infrastrutture tecnologiche ATC e degli impianti, sia alla manutenzione del software, nelle sue varie tipologie (correttiva, adattiva, evolutiva).

L'organico alla data del 31 dicembre 2010 risulta pari a n. 800 risorse con un incremento di 4 unità rispetto all'organico in forza al 31 dicembre 2009.

Nonostante l'incremento di costo delle retribuzioni derivante dall'applicazione del contratto di lavoro integrativo siglato nel corso del 2009, l'incremento non previsto dei costi di struttura organizzativa, l'inevitabile gestione di non pianificate "situazioni forzate" di incentivo all'esodo, i costi del personale hanno subito un incremento contenuto (3%) rispetto all'anno precedente.

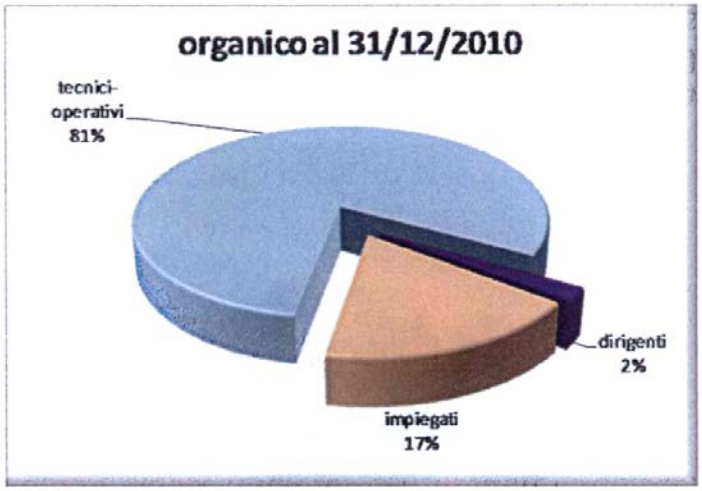
Tale risultato è stato raggiunto attraverso la sostanziale applicazione di leve gestionali che hanno generato una maggiore ottimizzazione dei turni-lavoro operativi, il contenimento al ricorso delle prestazioni in lavoro straordinario (11.000 ore anno in meno rispetto a quelle consuntivate nel 2009) ed il rinvio delle politiche retributive al 2011.

Al 30 giugno 2011, in funzione dell'attivazione della politica di esodi attivata, l'organico si è ridotto a 788 unità.

La distribuzione del personale sul territorio è un punto di forza dell'azienda ed è sinteticamente rappresentata nella figura seguente:

Distribuzione del personale sul territorio

Particolarmente significativo è anche il mix di professionalità del personale aziendale, che vede una prevalenza di figure in ambito tecnico e ingegneristico, in linea con la missione aziendale, come sinteticamente rappresentato nella figura seguente.



Distribuzione del personale per figura professionale

Nel corso del 2010 stati avviati ed attuati, per la prima volta, programmi di formazione finanziata. Attraverso i fondi di "FONDIMPRESA" ad un'utenza di circa 105 risorse sono state erogate complessivamente circa tremila ore di corso con programmi mirati al miglioramento della lingua inglese (personale che prevalentemente lavora all'estero) e alle applicazioni di OFFICE evoluto (personale degli stabilimenti). É stato inoltre completato il piano formativo di base previsto dal progetto ATSEP con l'erogazione di circa 11.000/ore anno di addestramento in aula per complessive 273 risorse. Infine, sono state erogate ulteriori 17.000 ore circa di addestramento tecnico in specifici programmi afferenti l'impiantistica non direttamente connessa ai sistemi di controllo del traffico aereo.

L'anno 2010 è stato caratterizzato da una lunga fase di relazioni che ha portato azienda e organizzazioni sindacali a sottoscrivere, nel corso dell'ultimo trimestre, due importanti accordi che, attraverso la rivisitazione di tutti i profili professionali e un migliore sistema di apprezzamento della professionalità erogata, consentiranno anche l'acquisizione e la conduzione di attività di manutenzione non direttamente collegata al servizio del controllo del traffico aereo.

Nel corso dell'anno è stato inoltre avviato un progetto per l'evoluzione del nuovo modello di controllo di gestione, in linea con le direttive della controllante, avente i seguenti obiettivi:

- definire una struttura informativa del modello di controllo, con l'individuazione di alcune variabili gestionali critiche tali da garantire ai responsabili il raggiungimento degli obiettivi assunti;
- revisionare il sistema delle elaborazioni e della formazione degli input informativi, necessari per ottenere i dati consuntivi con il dettaglio e la tempistica necessaria per la verifica degli andamenti del piano;
- istituire un sistema di reportistica periodica dei risultati in un "*tableau de bord*" direzionale, con relative analisi degli scostamenti e delle cause degli stessi.

Il nuovo modello, attraverso informazioni sistematiche e univoche, consentirà ai responsabili aziendali un supporto fondamentale sull'andamento delle variabili gestionali critiche, fornendo così un avanzamento continuo sul conseguimento degli obiettivi stabiliti in sede di pianificazione, evidenziando in tempi molto brevi gli eventuali scostamenti al fine di attuare tempestivamente le opportune azioni correttive.

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.

La missione qualificante del consorzio è la compartecipazione agli obiettivi di innovazione e sviluppo che le proprie consorziate hanno in animo di raggiungere.

Questa missione è perseguita attraverso la:

- partecipazione a programmi nazionali ed internazionali R&D sia da solo che in associazione ad una consorziata;
- formazione di personale altamente specializzato sia in abito tecnologico (sistemi ATC/ATM) che operativo (OSED, DOD, ecc.);

- produzione alle consorziate di servizi a valore aggiunto con contenuto innovativo e/o a carattere scientifico;
- fornitura alle consorziate o a enti terzi di studi di efficientamento nell'utilizzo degli spazi aerei attraverso l'uso di strumenti avanzati di analisi dei fattori qualificanti/caratterizzanti del dominio ATM (come *Safety, Efficiency, Capacity*, ecc.), e/o di infrastrutture sperimentali di validazione per il ciclo di verifica e prova delle soluzioni CNS/ATM innovative
- partecipazione ad associazioni o gruppi di lavoro internazionali a carattere scientifico

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

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

Al 30 giugno 2011 nel SICTA, oltre al Direttore, operano n. 50 unità di cui:

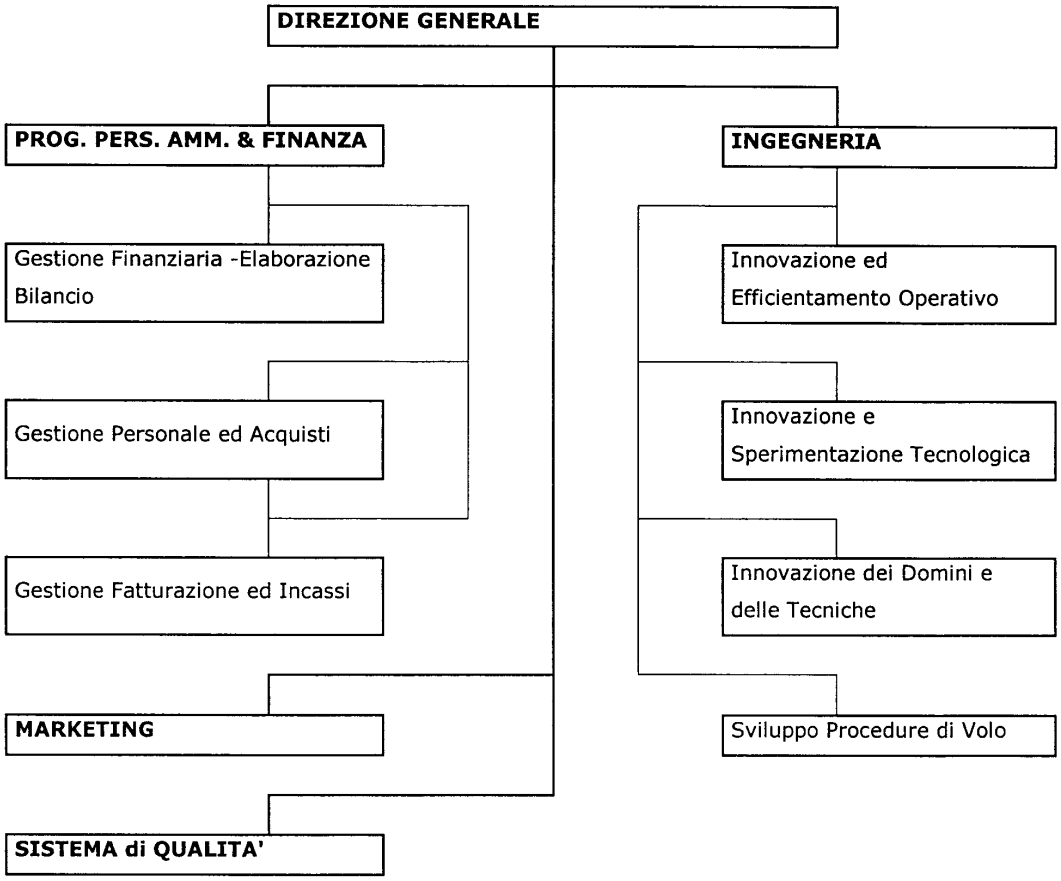
- n. 1 dirigente dipendente del Consorzio;
- n. 30 impiegati diretti dipendenti del Consorzio con contratti definitivi;
- n. 19 impiegati con contratto a tempo determinato con scadenze entro il 31/12/2011.

Di questi: 45 sono laureati e 5 sono diplomati.

Età media 35 anni

Impiego femminile 28%

La struttura operativa attraverso la quale il consorzio opera è la seguente.



Impegno delle risorse nel quadriennio 2007-2010

La tabella che segue riporta, per tipologia di cliente, l'impiego delle risorse.

	2007		2008		2009		2010	
ENAV	34.832	66,75%	40.187	71,59%	40.046	66,83%	36.420	52,10%
SESAR					3.197	5,34%	19.298	27,61%
TERZI EUROPEI	15.848	30,37%	12.553	22,36%	12.944	21,60%	3.261	4,66%
SELEX - SI	224	0,43%	2.954	5,26%	3.326	5,55%	10.678	15,27%
TERZI ITALIANI	1.276	2,45%	442	0,79%	408	0,68%	250	0,36%
TOTALE	**52.180**		**56.136**		**59.921**		**69.907**	

Dati forniti dal Consorzio

Andamento bilanci nel quinquennio 2006-2010

La tabella che segue riporta i dati saliente dei bilanci nel quinquennio.

	2006	2007	2008	2009	2010
RICAVI	3.350.283	4.211.769	3.651.477	4.221.301	4.576.766
COSTI DIRETTI	3.112.542	3.853.107	3.521.673	4.106.878	4.394.895
MARGINE LORDO	237.741	358.662	129.804	114.423	181.871
RISULTATO ANTE-IMPOSTE	123.392	158.755	129.770	120.349	108.978
RISULTATO NETTO	**8.247**	**23.268**	**25.666**	**720**	**626**

Dati forniti dal Consorzio

Dati salienti del bilancio 2010

Il bilancio 2010 certificato dal revisore legale dei conti si è chiuso con un avanzo di gestione pari ad € 626 posto a riserva derivante da un risultato prima delle imposte di € 108.978.

Dati salienti che hanno caratterizzato l'esercizio 2010 sono:

- Il valore della produzione è stato pari ad € 4.576.766 con un incremento di valore dell'8% rispetto all'anno precedente.
  L'incremento è dovuto essenzialmente ad un forte aumento delle attività per il programma SESAR ed alle attività per la consorziata Selex-Si.

  Il totale dei ricavi realizzati nel corso dell'anno è stato determinato per il:
  - 71 % da attività svolte per ENAV, compreso SESAR
  - 20% per attività svolte per SESEX SI
  - 7.5% per attività svolte per terzi europei
  - 1.50% per attività di terzi Italia.

  Il 70 % dei ricavi dell'anno è attribuibile alle nuove tipologie di attività/servizi consolidatasi nell'anno. Di questi:
  - il 41% è attribuibile al programma cofinanziato SESAR;
  - Il 33% ad attività di servizi ricorrenti;
  - Il 26% ad attività di *man power*.

- I costi della produzione pari ad € 4.259.547 hanno avuto un incremento del 7% rispetto al valore dell'anno precedente derivante quasi esclusivamente dalla crescita del costo del personale.
  Quest'ultimo ha registrato un incremento di circa il 20% dovuto per l'11% all'incremento delle risorse (+ 5 unità) e per il 9% dovuto ad aumenti contrattuali e scatti di anzianità, passaggi di categoria ed aumenti di merito.

- Si è rilevato un incremento dei debiti dovuto essenzialmente all'esposizione finanziaria verso la BNL per far fronte agli impegni finanziari determinati dal programma SESAR che prevede tempi di pagamenti lunghi.

- Il sostanziale pareggio di bilancio, previsto dallo statuto, è stato ottenuto con un'attenta calibrazione del costo orario utilizzato nella rendicontazione delle ore verso le consorziate che a chiusura del bilancio d'esercizio è risultato pari a quello di budget.

Fatti/attività rilevanti accaduti durante il 2010

Durante l'anno sono degni di nota i seguenti fatti/attività che hanno segnato la vita del Consorzio:

- Completamento del processo di costituzione dei due centri di servizio di uso esclusivo della consorziata ENAV: 1) "sviluppo di simulazioni *Model Based Simulation*" e 2) sviluppo di procedure strumentali di volo.

- Messa in lavorazione delle attività SESAR con piena integrazione del numeroso team di ricercatori SICTA con il più ampio gruppo di lavoro ENAV. Al SICTA sono state affidate 5 responsabilità da *Project Manager* (PjM) su un totale di 12, molteplici contribuzioni come task leader e altre partecipazioni come *contributor*. Oltre all'apporto del personale specializzato il SICTA ha assunto la responsabilità delle attività di validazione pre-operativa in ambito aeroportuale che utilizzano ARTS (piattaforma di simulazione *aerodrome*) istallato presso i laboratori SICTA di Napoli.

- Costituito il gruppo di tecnici specializzati in disegno di architetture software e processi dell'ingegneria dei sistemi ATM per supportare le attività ENAV relative ai programmi eATMS e COFLIGHT. Nell'ambito di questi programmi al SICTA è stato affidato il ruolo di Safety Expert ed in particolare quello di dependability manager di COFLIGHT.

- Con la Consorziata SELEX-SI, il SICTA ha collaborato nell'ambito del programma eATMS, alla produzione delle specifiche software (SSDD) del sottosistema CWP.

Ordini acquisiti nel periodo 1° gennaio 2005–30 giugno 2011

Nel periodo il Consorzio ha acquisito ordini (in migliaia di Euro), per tipologia di cliente, come riportato nella tabella che segue in migliaia di Euro.

	2005	***2006***	***2007***	***2008***	***2009***	***2010***	***1° sem. 2011***
ENAV	*1.822*	*2.472*	*2.146*	*1.202*	*2.377*	*2.165*	*1.200*
SELEX-SI	*333*	*156*	*51*	*244*	*1.101*	*567*	*1.476*
Enti Europei	*1.528*	*2.081*	*2.311*	*0*	*6.000*		
Altri Italia	*92*	*30*	*77*	*88*	*0*	*60*	
Totale	*3.775*	*4.739*	*4.585*	*1.534*	*9.478*	*2.792*	*2.676*

Gli ordini ENAV relativi al 1° semestre 2011 sono in fase di finalizzazione.

E' da notare che l'assenza di ordini da parte della Commissione Europea è dovuta alla decisione di convogliare tutte le risorse economiche disponibili nel programma SESAR.

SESAR, pur assorbendo una cospicua parte delle risorse SICTA, (12 FTE) non compare nelle acquisizioni in quanto il contratto è stato acquisito nello scorso anno.

III – LA GESTIONE FINANZIARIA 2010

In conformità a quanto previsto dal d.lgs. del 3 novembre 2008 n. 173 pubblicato in G.U. n. 260 del 6 novembre 2008, che ha modificato l'art. 2427 del c.c. riguardante le informazioni da inserire nella nota integrativa con riferimento alle operazioni con parti correlate (numero 22-bis) ed agli accordi fuori bilancio (numero 22-ter), la società ha integrato la nota integrativa con le indicazioni previste dalla nuova normativa, per quanto applicabile, in conformità con quanto già effettuato nel bilancio civilistico 2009.

In particolare, nell'allegato n. 5 alla nota integrativa del bilancio civilistico 2010 sono riportate le informazioni riguardanti i rapporti con le parti correlate.

Con riferimento alla normativa sulla gestione dei flussi finanziari delle società non quotate totalmente partecipate dallo Stato, direttamente o indirettamente, ed in particolare al decreto legge n. 78 del 1° luglio 2009 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 102 del 3 agosto 2009, il ministero dell'economia e delle finanze ha provveduto in data 25 febbraio 2010 all'emanazione del provvedimento attuativo, conformemente a quanto previsto dall'art. 18 comma 1 del D.L. 78/09. In tale provvedimento, a modifica di quanto inizialmente previsto di accentrare la liquidità sui conti di Tesoreria dello Stato, vengono definite le informazioni da trasmettere relativamente alle giacenze bancarie e relative condizioni economiche applicate dalle banche, oltre che le informazioni connesse al ricorso alle forme di indebitamento. Tali informazioni, a decorrere dal 12 novembre 2010 e riferite al mese di luglio 2010, vengono fornite attraverso una procedura informatica messa a disposizione dal Dipartimento del Tesoro. Il decreto prevede che le suddette informazioni vengano fornite su base mensile entro 90 giorni dalla fine del mese di riferimento. ENAV, ha fornito le informazioni richieste anche per la controllata Techno Sky.

A - I risultati del bilancio civilistico 2010

STATO PATRIMONIALE	euro	
ATTIVO	**31.12.2010**	**31.12.2009**
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	14.417.538	11.827.776
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	70.896.868	64.394.484
7) Altre	3.273.807	3.782.698
Totale I)	**88.588.213**	**80.004.958**
II IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
1) Terreni e fabbricati	195.160.794	181.007.039
2) Impianti e macchinario	458.892.201	471.914.241
3) Attrezzature industriali e commerciali	132.891.816	125.105.031
4) Altri beni	57.858.114	38.600.350
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	420.578.229	385.011.737
Totale II)	**1.265.381.154**	**1.201.638.398**
III IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
1) Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	114.531.981	114.531.981
d) Altre imprese	284.848	284.848
Totale III)	**114.816.829**	**114.816.829**
TOTALE B) IMMOBILIZZAZIONI	**1.468.786.196**	**1.396.460.185**
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I RIMANENZE		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	71.024.350	69.916.873
Totale I)	**71.024.350**	**69.916.873**
II CREDITI		
1) Verso clienti		
esigibili entro i 12 mesi	517.291.182	416.362.452
2) Verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	10.794.046	20.279.579
4 bis) Crediti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	9.817.982	95.795.643
4 ter) Imposte anticipate		
esigibili entro i 12 mesi	12.658.539	11.650.711
5) Verso altri		
esigibili entro i 12 mesi	78.418.568	5.645.265
6) Per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	15.163.749	0
esigibili oltre i 12 mesi	66.031.199	52.327.497
Totale II)	**710.175.265**	**602.061.147**
III ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		
6) Altri titoli	40.249.727	39.982.205
Totale III)	**40.249.727**	**39.982.205**
IV DISPONIBILITA' LIQUIDE		
1) Depositi bancari e postali	14.618.909	12.341.205
3) Denaro e valori in cassa	9.864	49.352
Totale IV)	**14.628.773**	**12.390.557**
TOTALE C) ATTIVO CIRCOLANTE	**836.078.115**	**724.350.782**
D) RATEI E RISCONTI	695.728	809.828
TOTALE D) RATEI E RISCONTI	**695.728**	**809.828**
TOTALE ATTIVO	**2.305.560.039**	**2.121.620.795**

STATO PATRIMONIALE **euro**

		PASSIVO	31.12.2010	31.12.2009
A)	**PATRIMONIO NETTO**			
	I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
	IV	Riserva legale	7.702.565	7.312.193
	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 VII	61.965.575	61.965.575
	VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	45.355.273	45.355.273
	IX	Utile (perdita) dell'esercizio	15.501.950	7.807.424
		TOTALE A) PATRIMONIO NETTO	**1.252.269.748**	**1.244.184.850**
B)	**FONDI PER RISCHI ED ONERI**			
	2)	Fondo imposte anche differite	9.212	18.425
	3)	Altri	58.964.209	54.220.732
		TOTALE B) FONDI PER RISCHI ED ONERI	**58.973.421**	**54.239.157**
C)	**TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**		**40.286.547**	**41.325.026**
D)	**DEBITI**			
	4)	**Debiti verso banche**		
		esigibili entro i 12 mesi	290.000.000	185.000.000
		esigibili oltre i 12 mesi	140.000.000	180.000.000
	5)	**Debiti verso altri finanziatori**		
		esigibili entro i 12 mesi	1.970	0
	6)	**Acconti**		
		esigibili entro i 12 mesi	61.272.001	56.272.546
	7)	**Debiti verso fornitori**		
		esigibili entro i 12 mesi	150.425.308	130.353.656
		esigibili oltre i 12 mesi	11.226.561	11.226.561
	9)	**Debiti verso imprese controllate**		
		esigibili entro i 12 mesi	26.109.347	19.341.849
	12)	**Debiti tributari**		
		esigibili entro i 12 mesi	12.187.454	10.287.766
	13)	**Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale**		
		esigibili entro i 12 mesi	18.472.030	19.076.864
	14)	**Altri debiti**		
		esigibili entro i 12 mesi	43.808.781	48.510.969
	15)	**Debiti per Balance Eurocontrol**		
		esigibili entro i 12 mesi	0	1.796.119
		TOTALE D) DEBITI	**753.503.452**	**661.866.330**
E)	**RATEI E RISCONTI**		200.526.871	120.005.432
		TOTALE E) RATEI E RISCONTI	**200.526.871**	**120.005.432**
		TOTALE PASSIVO	**2.305.560.039**	**2.121.620.795**
	CONTI D'ORDINE			
		Garanzie prestate a terzi	91.592.914	63.143.659
		Garanzie prestate a Società controllate	27.200.000	2.500.000
		Garanzie ricevute da terzi	122.996.711	114.017.544
		Conti di memoria	1	1

CONTO ECONOMICO		31.12.2010	31.12.2009
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
a)	Ricavi delle prestazioni	708.142.039	654.349.643
b)	Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	27.616.530	58.048.837
c)	Variazioni per balance	1.250.921	(5.721.339)
d)	Utilizzo balance anno n-2	1.796.119	5.326.457
	Totale 1)	738.805.609	712.003.598
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		3.103.070	3.074.411
5) Altri ricavi e proventi			
a)	Altri ricavi	25.799.677	20.550.415
b)	Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
	Totale 5)	55.799.677	50.550.415
	TOTALE A) VALORE DELLA PRODUZIONE	**797.708.356**	**765.628.424**
B) COSTO DELLA PRODUZIONE			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(5.823.469)	(6.979.569)
7) Per servizi		(193.316.394)	(191.995.295)
8) Per godimento di beni di terzi		(4.676.410)	(4.657.843)
9) Per il personale:			
a)	Salari e stipendi	(262.924.530)	(260.680.505)
b)	Oneri Sociali	(85.774.593)	(87.559.285)
c)	Trattamento di fine rapporto	(15.056.009)	(14.021.315)
e)	Altri costi	(15.861.283)	(11.896.466)
	Totale 9)	(379.616.415)	(374.157.571)
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a)	Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(13.434.754)	(14.697.010)
b)	Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(137.546.103)	(126.566.414)
d)	Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(5.354.785)	(4.047.691)
	Totale 10)	(156.335.642)	(145.311.115)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci		672.723	1.498.480
12) Accantonamento per rischi		0	(2.594.367)
14) Oneri diversi di gestione		(3.937.054)	(2.345.518)
	TOTALE B) COSTI DELLA PRODUZIONE	**(743.032.661)**	**(726.542.798)**
	DIFFERENZA TRA VALORE E COSTO DELLA PRODUZIONE (A - B)	**54.675.695**	**39.085.626**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
16) Altri proventi finanziari			
c)	da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	200.000
d)	proventi diversi dai precedenti	1.497.713	3.803.279
	Totale 16)	1.497.713	4.003.279
17) Interessi e altri oneri finanziari		(5.712.709)	(6.682.604)
17 bis) Utili e perdite su cambi		(4.934)	(18.118)
	TOTALE C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(4.219.930)**	**(2.697.443)**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
18) Rivalutazioni			
a)	di partecipazioni	0	0
19) Svalutazioni			
a)	di partecipazioni	0	0
	TOTALE D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**0**	**0**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi straordinari		1.224.655	2.441.780
21) Oneri straordinari			
a)	imposte relative a esercizi precedenti	(228.768)	(428.815)
b)	altri oneri	(2.452.464)	(2.441.496)
	Totale 21)	(2.681.232)	(2.870.311)
	TOTALE E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**(1.456.577)**	**(428.531)**
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**48.999.188**	**35.959.652**
22) Imposte sul reddito dell'esercizio			
a)	Imposte correnti	(34.514.277)	(29.381.129)
b)	Imposte differite	9.212	34.616
c)	Imposte anticipate	1.007.827	1.194.285
	Totale 22)	(33.497.238)	(28.152.228)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		**15.501.950**	**7.807.424**

Principali risultanze Economiche, Patrimoniali e Finanziarie

Dati economici

L'esercizio 2010 di ENAV chiude con un utile di esercizio di 15.502 migliaia di Euro, in aumento di 7.695 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente come riportato nel seguente prospetto (importi in migliaia di Euro):

(importi in migliaia di euro)

ENAV S.p.A.	Esercizio		Variazioni	
	2010	2009	Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	738.806	712.004	26.802	3,8%
Altri ricavi	39.630	34.582	5.048	14,6%
Totale ricavi	**778.436**	**746.586**	**31.850**	**4,3%**
Costi del personale	(379.616)	(374.157)	(5.459)	1,5%
Costi esterni	(207.081)	(204.481)	(2.600)	1,3%
Incrementi per lavori interni	3.103	3.074	29	0,9%
Ebitda	**194.842**	**171.022**	**23.820**	**13,9%**
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(156.336)	(147.905)	(8.431)	5,7%
Contributi PON	16.170	15.968	202	1,3%
Ebit	**54.676**	**39.085**	**15.591**	**39,9%**
Proventi (oneri) finanziari	(4.220)	(2.697)	(1.523)	56,5%
Proventi (oneri) straordinari	(1.457)	(428)	(1.029)	240,4%
Risultato ante imposte	**48.999**	**35.960**	**13.039**	**36,3%**
Imposte correnti, anticipate e differite	(33.497)	(28.153)	(5.344)	19,0%
Utile netto	**15.502**	**7.807**	**7.695**	**98,6%**

Sulla formazione di tale risultato, hanno principalmente inciso i seguenti fattori:

- L'effetto combinato del maggiore volume di traffico assistito e dell'incremento tariffario. Quanto all'incremento del traffico aereo assistito, essenzialmente riconducibile alla rotta, è stato registrato, in termini di unità di servizio sviluppate, un +5,9% rispetto al dato del 2009, anno in cui si è assistito ad una perdita di domanda del -6%. Quanto all'incremento della tariffa applicata, si ricorda che la stessa è aumentata di Euro 2,66 attestandosi ad Euro 68,51. Tale effetto combinato ha generato maggiori ricavi per 45,5 milioni di Euro relativi al traffico pagante. Anche il terminale ha registrato un incremento rispetto al 2009 pari, in termini di unità di servizio, al +3% ed in termini assoluti a 1 milione di Euro. Il maggior traffico assistito ha generato effetti anche sui ricavi legati alle esenzioni incrementati globalmente di 8,1 milioni di Euro. La componente *balance* ha inciso nell'esercizio per 28,9 milioni di Euro e contiene sia la componente legata alla rotta pari a 15,6 milioni di Euro che il *balance* di terminale pari a 13,3 milioni di Euro, determinato a seguito del cambiamento di determinazione della tariffa di

terminale per l'introduzione del Regolamento Comunitario 1794/2006 a valere dal 2010.

- L'aumento del costo del personale per 5,5 milioni di Euro riguardante sia la parte fissa della retribuzione, per 2,9 milioni di Euro, a seguito del rinnovo del biennio economico 2010-2011 che ha previsto un incremento dei minimi delle classi stipendiali ed un riconoscimento di un *una tantum* per il periodo di vacanza contrattuale, una riduzione della parte variabile della retribuzione per 0,7 milioni di Euro principalmente connessa al premio di risultato ed un incremento degli altri costi per la politica di incentivazione all'esodo effettuata nel corso dell'esercizio. L'organico medio a fine anno è risultato inferiore di 30 unità rispetto al 2009.
- L'incremento contenuto dei costi esterni pari al +1,3% rispetto al 2009 riconducibile alla manutenzione degli impianti non operativi (infrastrutture civili, edili etc.) e agli oneri diversi di gestione per la perdita su crediti rilevata nell'esercizio.

A seguito delle suddette variazioni, il margine operativo lordo (Ebitda) si è incrementato del 13,9% rispetto all'esercizio precedente attestandosi a 194,8 milioni di Euro. L'incremento degli ammortamenti, a seguito dell'entrata in uso dei progetti di investimento avviati negli esercizi precedenti, e la svalutazione dei crediti legati alle compagnie aeree in difficoltà, determinano un maggior costo per 8,4 milioni di Euro pari ad un +5,7% rispetto al 2009 incidendo in tal modo sul risultato operativo (Ebit) che si attesta a 54,7 milioni di Euro, comunque superiore al 2009 del 39,9%. L'utile di esercizio che si attesta a 15,5 milioni di Euro risente, principalmente, dei minori proventi finanziari rilevati nell'esercizio a seguito dell'incasso del credito IVA e del maggior carico fiscale per 5,3 milioni di Euro, pari ad un incremento del 19% rispetto al 2009, a seguito del maggior imponibile fiscale generato nel 2010.

Dati patrimoniali

ENAV S.p.A.	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	88.588	80.005	8.583
Immobilizzazioni materiali	1.265.381	1.201.638	63.743
Immobilizzazioni finanziarie	114.817	114.817	0
Capitale immobilizzato	**1.468.786**	**1.396.460**	**72.326**
Rimanenze di magazzino	71.024	69.917	1.107
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	710.871	602.871	108.000
Debiti	(323.503)	(296.866)	(26.637)
Fondi per rischi ed oneri	(58.973)	(54.239)	(4.734)
Ratei e risconti passivi	(200.527)	(120.005)	(80.522)
Capitale d'esercizio	**198.892**	**201.678**	**(2.786)**
Trattamento di fine rapporto	**(40.287)**	**(41.325)**	**1.038**
Capitale investito netto	**1.627.391**	**1.556.813**	**70.578**
Coperto da:			
Capitale proprio	1.252.270	1.244.185	8.085
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	375.121	312.628	62.493
	1.627.391	**1.556.813**	**70.578**

La struttura patrimoniale di ENAV è caratterizzata da un *capitale investito netto* di 1.627,4 milioni di Euro coperto per il 77% dal capitale proprio e per il restante 23% dall'indebitamento finanziario netto. Rispetto all'esercizio precedente, il capitale investito netto si è incrementato di 70,6 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento del capitale immobilizzato per 72,3 milioni di Euro, strettamente collegato agli investimenti infrastrutturali e tecnologici effettuati dalla società per l'ammodernamento degli impianti che risentono dell'ingente piano investimenti avviato negli anni precedenti;
- lieve decremento del capitale d'esercizio per 2,8 milioni di Euro dovuto essenzialmente all'effetto netto dei seguenti eventi: i) incremento netto dei crediti per 108 milioni di Euro, rappresentati dall'iscrizione dei crediti verso enti pubblici per contributi in conto impianti pari a 72,8 milioni di Euro, presenti anche nella voce risconti passivi, maggior credito nei confronti del ministero dell'economia e delle finanze per la quota maturata nell'esercizio pari a 143,5 milioni di Euro e la riduzione dei crediti tributari a seguito dell'incasso del credito IVA richiesto a rimborso negli anni 2005 e 2007 per 82,9 milioni di Euro; ii) incremento dei debiti principalmente verso fornitori per l'avanzamento dei programmi di investimento; iii) incremento netto dei fondi rischi principalmente a seguito della destinazione di quota parte del risultato di esercizio 2009 al fondo stabilizzazione tariffe come

deliberato dall'assemblea di approvazione del bilancio di esercizio tenutasi il 18 maggio 2010.

Il capitale proprio si attesta a 1.252,3 milioni di Euro con un incremento di 8 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente per effetto netto tra quanto precedentemente riportato in merito al fondo stabilizzazione tariffe ed il risultato dell'esercizio 2010 pari a 15,5 milioni di Euro.

L'indebitamento finanziario netto si è attestato a 375,1 milioni di Euro con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 62,5 milioni di Euro a seguito del mancato incasso dei crediti vantati nei confronti del ministero dell'economia e delle finanze che a fine 2010, al netto degli acconti, ammonta a 314 milioni di Euro.

L'indebitamento finanziario netto risulta così composto (dati in migliaia di Euro):

(importi in migliaia di Euro)

ENAV S.p.A.	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Variazioni
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	430.000	365.000	65.000
Attività finanziarie non immobilizzate	(40.250)	(39.982)	(268)
Disponibilità liquide	(14.629)	(12.390)	(2.239)
Indebitamento finanziario netto	**375.121**	**312.628**	**62.493**

Dati finanziari

Al 31 dicembre 2010 la liquidità di ENAV è così rappresentata:

		Enav S.p.A 2010	Enav S.p.A 2009
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		**12.391**	**25.242**
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	161.768	246.012
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(224.264)	(269.879)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	64.734	11.016
Flusso delle disponibilità liquide	**a+b+c**	**2.238**	**(12.851)**
Disponibilità liquide alla fine del periodo		**14.629**	**12.391**

Il saldo delle disponibilità liquide di ENAV, si attesta a 14,6 milioni di Euro con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 2,23 milioni di Euro a seguito della minore liquidità prodotta dalla gestione corrente parzialmente compensata dal minor flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento per 45,6 milioni di Euro, attestandosi a 224,3 milioni di Euro, il cui saldo netto è stato compensato attraverso il ricorso a capitale di terzi.

B – Il bilancio consolidato

Nel 2010 la società ha redatto il bilancio consolidato che include il bilancio della controllante ENAV e di Techno Sky, società – come detto – partecipata al 100%. L'attività della società controllata consiste, quasi esclusivamente, nello svolgimento di servizi nei confronti di ENAV, affidati *in house*.

Per Techno Sky è stata adottata la metodologia del consolidamento integrale mentre il consorzio Sicta, partecipato al 60%, non è stato consolidato per irrilevanza dei dati di bilancio.

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO **euro**

ATTIVO		31.12.2010	31.12.2009
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		0	0
	TOTALE A)	**0**	**0**
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1)	Costi di impianto e di ampliamento	0	679
3)	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	14.523.415	12.038.380
4)	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	8.080	0
5 bis)	Differenza da consolidamento	66.486.104	77.567.123
6)	Immobilizzazioni in corso e acconti	70.896.868	64.394.484
7)	Altre	4.108.186	4.862.901
	Totale I)	**156.022.653**	**158.863.567**
II IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1)	Terreni e fabbricati	195.111.885	180.953.498
2)	Impianti e macchinario	455.151.280	469.458.210
3)	Attrezzature industriali e commerciali	132.818.131	125.124.928
4)	Altri beni	60.351.286	42.554.078
5)	Immobilizzazioni in corso e acconti	416.975.067	383.126.152
	Totale II)	**1.260.407.649**	**1.201.216.866**
III IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1)	Partecipazioni in:		
	a) Imprese controllate	878.204	877.828
	d) Altre imprese	284.848	284.848
2)	Crediti:		
	d) verso altri		
	esigibili oltre i 12 mesi	19.277.096	20.601.085
	Totale III)	**20.440.148**	**21.763.761**
	TOTALE B) IMMOBILIZZAZIONI	**1.436.870.450**	**1.381.844.194**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I RIMANENZE			
1)	Materie prime, sussidiarie e di consumo	71.055.428	69.951.327
3)	Lavori in corso su ordinazione	2.842.391	545.531
	Totale I)	**73.897.819**	**70.496.858**
II CREDITI			
1)	**Verso clienti**		
	esigibili entro i 12 mesi	520.999.910	432.573.296
2)	**Verso imprese controllate**		
	esigibili entro i 12 mesi	921.779	562.595
4 bis)	**Crediti tributari**		
	esigibili entro i 12 mesi	20.538.646	105.300.419
4 ter)	**Imposte anticipate**		
	esigibili entro i 12 mesi	15.575.252	13.373.856
5)	**Verso altri**		
	esigibili entro i 12 mesi	79.290.023	8.087.520
6)	**Per Balance Eurocontrol**		
	esigibili entro i 12 mesi	15.163.749	0
	esigibili oltre i 12 mesi	66.031.199	52.327.497
	Totale II)	**718.520.558**	**612.225.183**
III ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
6)	Altri titoli	40.249.727	39.982.205
	Totale III)	**40.249.727**	**39.982.205**
IV DISPONIBILITA' LIQUIDE			
1)	Depositi bancari e postali	14.804.167	12.421.804
3)	Denaro e valori in cassa	56.393	96.156
	Totale IV)	**14.860.560**	**12.517.960**
	TOTALE C) ATTIVO CIRCOLANTE	**847.528.664**	**735.222.206**
D) RATEI E RISCONTI		829.889	905.907
	TOTALE D) RATEI E RISCONTI	**829.889**	**905.907**
	TOTALE ATTIVO	**2.285.229.003**	**2.117.972.307**

		PASSIVO	31.12.2010	31.12.2009
A)	**PATRIMONIO NETTO**			
	I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
	IV	Riserva legale	7.702.565	7.312.193
	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 VII	61.965.575	61.965.575
	VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	11.915.227	24.150.217
	IX	Utile (perdita) dell'esercizio	2.147.130	(4.427.597)
		TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**1.205.474.882**	**1.210.744.773**
		Capitale e Riserve di terzi	0	0
		Utile (perdita) di terzi	0	0
		TOTALE PATRIMONIO NETTO DI TERZI	**0**	**0**
		TOTALE A) PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**1.205.474.882**	**1.210.744.773**
B)	**FONDI PER RISCHI ED ONERI**			
	2)	Fondo imposte anche differite	861.108	626.194
	3)	Altri	59.107.852	54.332.672
		TOTALE B) FONDI PER RISCHI ED ONERI	**59.968.960**	**54.958.866**
C)	**TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**		**61.678.696**	**63.463.079**
D)	**DEBITI**			
	4)	**Debiti verso banche**		
		esigibili entro i 12 mesi	293.861.875	187.044.765
		esigibili oltre i 12 mesi	140.000.000	180.000.000
	5)	**Debiti verso altri finanziatori**		
		esigibili entro i 12 mesi	1.970	0
	6)	**Acconti**		
		esigibili entro i 12 mesi	61.470.001	56.470.546
	7)	**Debiti verso fornitori**		
		esigibili entro i 12 mesi	164.022.799	142.654.659
		esigibili oltre i 12 mesi	11.226.561	11.226.561
	9)	**Debiti verso imprese controllate**		
		esigibili entro i 12 mesi	1.998.261	1.370.181
	12)	**Debiti tributari**		
		esigibili entro i 12 mesi	13.665.844	11.634.021
	13)	**Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale**		
		esigibili entro i 12 mesi	21.923.514	22.401.515
	14)	**Altri debiti**		
		esigibili entro i 12 mesi	49.339.025	54.137.999
	15)	**Debiti per Balance Eurocontrol**		
		esigibili entro i 12 mesi	0	1.796.119
		TOTALE D) DEBITI	**757.509.850**	**668.736.366**
E)	**RATEI E RISCONTI**		200.596.615	120.069.223
		TOTALE E) RATEI E RISCONTI	**200.596.615**	**120.069.223**
		TOTALE PASSIVO	**2.285.229.003**	**2.117.972.307**
	CONTI D'ORDINE			
		Garanzie prestate a terzi	91.632.914	63.284.315
		Garanzie ricevute da terzi	142.631.657	134.357.960
		Garanzie prestate a controllate	5.000.000	0
		Conti di memoria	1	1

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

CONTO ECONOMICO		31.12.2010	31.12.2009
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
a)	Ricavi delle prestazioni	710.801.149	671.199.872
b)	Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	27.616.530	58.048.837
c)	Variazioni per balance	1.250.921	(5.721.339)
d)	Utilizzo balance anno n-2	1.796.119	5.326.457
	Totale 1)	741.464.719	728.853.827
3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione		2.296.859	539.182
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		22.355.255	24.758.008
5) Altri ricavi e proventi			
a)	Altri ricavi	25.172.245	20.662.856
b)	Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
	Totale 5)	55.172.245	50.662.856
	TOTALE A) VALORE DELLA PRODUZIONE	**821.289.078**	**804.813.873**
B) COSTO DELLA PRODUZIONE			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(6.803.014)	(9.227.259)
7) Per servizi		(160.320.019)	(173.820.005)
8) Per godimento di beni di terzi		(6.778.319)	(6.440.544)
9) Per il personale:			
a)	Salari e stipendi	(300.386.294)	(297.073.917)
b)	Oneri Sociali	(97.280.921)	(98.699.834)
c)	Trattamento di fine rapporto	(18.206.042)	(16.984.353)
e)	Altri costi	(15.894.927)	(11.936.109)
	Totale 9)	(431.768.184)	(424.694.213)
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a)	Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(24.999.994)	(26.460.284)
b)	Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(138.318.562)	(127.561.403)
d)	Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(5.358.561)	(4.096.020)
	Totale 10)	(168.677.117)	(158.117.707)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci		669.346	1.141.491
12) Accantonamento per rischi		(31.703)	(2.635.307)
14) Oneri diversi di gestione		(4.092.679)	(2.480.917)
	TOTALE B) COSTI DELLA PRODUZIONE	**(777.801.689)**	**(776.274.461)**
	DIFFERENZA TRA VALORE E COSTO DELLA PRODUZIONE (A - B)	**43.487.389**	**28.539.412**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
16) Altri proventi finanziari			
a)	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	158.132	339.106
c)	da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	200.000
d)	proventi diversi dai precedenti	1.500.836	3.836.863
	Totale 16)	1.658.968	4.375.969
17) Interessi e altri oneri finanziari		(5.763.710)	(6.821.007)
17 bis) Utili e perdite su cambi		(2.888)	(22.804)
	TOTALE C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(4.107.630)**	**(2.467.842)**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
18) Rivalutazioni			
a)	di partecipazioni	376	432
19) Svalutazioni			
a)	di partecipazioni	0	0
	TOTALE D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**376**	**432**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi straordinari		1.275.942	2.585.525
21) Oneri straordinari			
a)	imposte relative a esercizi precedenti	(638.293)	(698.705)
b)	altri oneri	(2.737.496)	(2.441.418)
	Totale 21)	(3.375.789)	(3.140.123)
	TOTALE E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**(2.099.847)**	**(554.598)**
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**37.280.288**	**25.517.404**
22) Imposte sul reddito dell'esercizio			
a)	Imposte correnti	(37.508.579)	(31.931.509)
b)	Imposte differite	175.098	166.144
c)	Imposte anticipate	2.200.323	1.820.364
	Totale 22)	(35.133.158)	(29.945.001)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		**2.147.130**	**(4.427.597)**
	Risultato di esercizio di terzi	**0**	**0**
	Risultato di esercizio di gruppo	**2.147.130**	**(4.427.597)**

Principali dati economici, patrimoniali e finanziari di Gruppo

Dati economici

I dati del Gruppo ENAV registrano un margine operativo lordo pari a 196,1 milioni di Euro con un incremento di circa il 13% rispetto all'esercizio precedente, risultato che risente dei maggiori ricavi connessi all'attività istituzionale a fronte di un decremento dei costi esterni a livello consolidato, dovuto anche alla contrazione delle attività verso il mercato terzo effettuate dalla controllata Techno Sky nel 2010. Tale decremento è parzialmente compensato dall'incremento del costo del personale, dovuto anche agli effetti del rinnovo contrattuale avvenuto in Techno Sky nel corso del 2009; l'effetto combinato di tali dinamiche evidenzia tuttavia una contrazione netta dei costi operativi a fronte di un incremento del fatturato. Il risultato operativo netto si attesta a 43,5 milioni di Euro, risentendo peraltro dell'effetto negativo connesso all'incremento dei costi per ammortamenti, che detratto l'effetto derivante dagli oneri finanziari e dalle partite della gestione straordinaria, determina un risultato ante imposte di 37,2 milioni di Euro con un sostanziale incremento del 46,1% rispetto all'esercizio precedente. Infine, il carico fiscale a livello di gruppo, pari a 35,1 milioni di Euro e l'ammortamento dell'avviamento operato a livello consolidato pari a 11 milioni di Euro, concorrono alla determinazione del risultato netto che evidenzia un utile consolidato di 2,1 milioni di Euro.

GRUPPO ENAV	Esercizio		Variazioni	
	2010	2009	Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	743.761	729.393	14.368	2,0%
Altri ricavi	39.003	34.695	4.308	12,4%
Totale ricavi	**782.764**	**764.088**	**18.676**	**2,4%**
Costi del personale	(431.768)	(424.694)	(7.074)	1,7%
Costi esterni	(177.324)	(190.828)	13.504	-7,1%
Incrementi per lavori interni	22.355	24.758	(2.403)	-9,7%
Ebitda	**196.027**	**173.324**	**22.703**	**13,1%**
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(168.709)	(160.753)	(7.956)	4,9%
Contributi PON	16.170	15.968	202	1,3%
Ebit	**43.488**	**28.539**	**14.949**	**52,4%**
Proventi (oneri) finanziari	(4.108)	(2.468)	(1.640)	66,5%
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0	0	
Proventi (oneri) straordinari	(2.100)	(554)	(1.546)	279,1%
Risultato ante imposte	**37.280**	**25.517**	**11.763**	**46,1%**
Imposte correnti, anticipate e differite	(35.133)	(29.945)	(5.188)	17%
Utile (Perdita d'esercizio)	**2.147**	**(4.428)**	**6.575**	**148,5%**

Dati patrimoniali

GRUPPO ENAV	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	156.023	158.863	(2.840)
Immobilizzazioni materiali	1.260.408	1.201.215	59.193
Immobilizzazioni finanziarie	20.440	21.764	(1.324)
Capitale immobilizzato	**1.436.871**	**1.381.842**	**55.029**
Rimanenze di magazzino	73.897	70.497	3.400
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	719.350	613.131	106.219
Debiti	(323.646)	(301.690)	(21.956)
Fondi per rischi ed oneri	(59.969)	(54.958)	(5.011)
Ratei e risconti passivi	(200.597)	(120.069)	(80.528)
Capitale d'esercizio	**209.035**	**206.911**	**2.124**
Trattamento di fine rapporto	**(61.679)**	**(63.463)**	**1.784**
Capitale investito netto	**1.584.227**	**1.525.290**	**58.937**
Coperto da:			
Capitale proprio	1.205.474	1.210.745	(5.271)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	378.753	314.545	64.208
	1.584.227	**1.525.290**	**58.937**

Con riferimento al Gruppo ENAV, il capitale investito netto si attesta a 1.584,2 milioni di Euro in aumento rispetto all'esercizio precedente, coperto per il 76,1% da capitale proprio e per il restante 23,9% dall'indebitamento finanziario netto. Tale incremento risente principalmente degli investimenti effettuati, pur considerando l'ammortamento della differenza di consolidamento, e dell'aumento del capitale circolante operativo, influenzato dalla dinamica dei crediti nei confronti dello Stato. Il capitale proprio si attesta a 1.205,5 milioni di Euro, con un decremento di circa 5,2 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente principalmente per effetto della destinazione di parte dell'utile d'esercizio 2009 della controllante al fondo stabilizzazione tariffe.

L'indebitamento finanziario netto ammonta a 378,7 milioni di Euro ed è così composto:

GRUPPO ENAV	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Variazioni
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	433.862	367.045	66.817
Debiti verso altri finanziatori	2	0	2
Attività finanziarie non immobilizzate	(40.250)	(39.982)	(268)
Disponibilità liquide	(14.861)	(12.518)	(2.343)
Indebitamento finanziario netto	**378.753**	**314.545**	**64.208**

La variazione della posizione finanziaria netta risente essenzialmente degli effetti connessi ai maggiori investimenti finanziati in parte con il *cash flow* della

gestione corrente, nelle more dell'incasso dei crediti nei confronti dello Stato che condiziona negativamente l'evoluzione del capitale circolante.

Dati finanziari

Al 31 dicembre 2010 la liquidità del Gruppo è così rappresentata:

		Gruppo Enav	
		2010	2009
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		12.518	28.146
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	154.134	238.025
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(218.344)	(265.936)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	66.552	12.283
Flusso delle disponibilità liquide	**a+b+c**	**2.342**	**(15.628)**
Disponibilità liquide alla fine del periodo		**14.860**	**12.518**

Il saldo delle disponibilità liquide del Gruppo ammonta a 14,9 milioni di Euro tendenzialmente in linea con la liquidità della controllante, anche a seguito della minore liquidità apportata da Techno Sky che ha fatto ricorso a capitale di terzi a copertura del flusso di cassa generato dall'attività d'esercizio.

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

Budget

Nella formulazione del proprio budget per il 2010, anche in mancanza della stipula del relativo contratto di programma, l'azienda ha comunque applicato gli schemi previsti nel contratto in termini di efficientamento dei costi operativi e del personale (*costcap*), assumendo inoltre come base di partenza la previsione a finire per l'anno 2009 (stimata in complessivi 536,5 mln di euro).

In particolare gli elementi che sono stati presi in considerazione per la definizione dei costi per l'anno 2010 ai fini del *costcap* sono stati:

- tasso di inflazione programmato pari al +1,5% (Dpef 2009-2013);
- coefficiente di efficientamento pari al 2%;
- incremento traffico pari al 3%.

Nell'ipotesi di budget 2010il costo del lavoro previsto ha tenuto in considerazione una riduzione, stimata in circa 1,5 mln di euro, derivante dall'accordo concluso con il Service Provider Tedesco DSF per un distacco di personale CTA ENAV per il periodo 2010-2011. Tali costi sono infatti sostenuti da DFS e quindi rimborsati ad ENAV.

Inoltre la cornice dei costi ha considerato anche, così come inizialmente previsto negli allegati tecnici "I" ed "L" del contratto di programma 2007-2009, un'ipotesi di ottimizzazione parziale dei livelli di servizio su alcuni degli aeroporti gestiti da ENAV, al fine di attivare delle azioni di razionalizzazione del sistema finalizzate alla più efficiente utilizzazione delle risorse societarie. La società ha infatti presentato, così come richiesto nel tavolo tecnico del contratto di programma, precise proposte volte all'ottimizzazione dei costi, ottenibili con la chiusura notturna e/o totale di determinati aeroporti con bassi volumi di traffico; proposte in corso di approfondimento da parte dei dicasteri ed enti competenti. Per quanto attiene al budget 2010, è stato comunque stimato un risparmio pari a 6,1 mln di euro.

Alla luce di quanto sopra analizzato, la cornice dei costi operativi e del personale per il 2010 si è quindi attestata a 544,0 mln di euro.

A tale risultato hanno anche concorso i costi derivanti dall'ampliamento del nuovo perimetro operativo, correlati sia al passaggio delle attività di assistenza al volo del CTR di Verona dall'Aeronautica Militare ad ENAV (costo previsto in budget di +3 mln di euro), sia al maggior costo per il crescente fabbisogno manutentivo degli impianti AVL (costo previsto in budget di +1,6 mln di euro).

Tariffe di rotta e di terminale

Il quadro normativo introdotto dal *Single European Sky II* sta certamente determinando sostanziali cambiamenti sui meccanismi e le logiche poste alla base della politica tariffaria della società.

Hanno inciso in modo particolare, da una parte, l'approvazione ad opera della Commissione Europea dei nuovi regolamenti comunitari sulle performance

(691/2010) e sulle tariffe (1191/2010), i quali dispongono per i service provider un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche; dall'altra, l'entrata in vigore per l'Italia del regolamento comunitario 1794/2006, che ha introdotto a partire dal 2010 un meccanismo comune di tariffazione anche per i servizi di terminale.

Per quanto concerne l'impianto normativo previsto dai sopra citati regolamenti europei (691/2010 e 1191/2010), l'introduzione di uno schema di performance per i service provider determinerà, a partire dal 1° gennaio 2012, un cambiamento sostanziale nel meccanismo e nelle logiche di determinazione delle tariffe per i servizi di navigazione aerea. In particolare le tariffe saranno determinate secondo quanto previsto nei suddetti regolamenti comunitari e nel rispetto dei target economici stabiliti dalla Commissione Europea.

L'effetto più rilevante derivante dall'introduzione dello schema di performance sarà l'abbandono del sistema del *full cost recovery* che, a partire dal 2012 per la rotta, limiterà i provider nel trasferimento ai vettori degli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei target economici prefissati, eliminando di fatto il meccanismo del *balance*.

Per quanto riguarda specificamente il 2010, per cui rimane ancora valido il regime di "full cost recovery", il perdurare della crisi di mercato pone ENAV, come anche gli altri service provider europei, in una situazione di difficoltà in quanto tale meccanismo impone che i ricavi ed i costi debbano bilanciarsi. Lo sbilanciamento che si è verificato nel 2009 e all'inizio del 2010, a causa del crollo della domanda di traffico, non può certamente essere solo compensato dalla riduzione dei costi ma ha richiesto un intervento anche sui ricavi attraverso un aumento delle tariffe.

In tal senso, dopo aver ridotto nel periodo 2003-2009 la tariffa di rotta del 3,1% è stata fissata per il 2010 una tariffa finale pari a 68,50 €, con un incremento di 2,65 € rispetto al 2009.

Relativamente invece al regolamento comunitario 1794/2006, una delle novità più importanti ha riguardato la diversa modalità di calcolo delle unità di servizio di terminale, con la finalità di rendere omogeneo il calcolo della tariffa tra tutti i provider aderenti alla comunità europea. Il numero delle unità di servizio per il 2010 è conseguentemente passato da circa 40 milioni a 862 mila, con la "meccanica conversione" della tariffa da 1,99 euro a 89,97 euro. Tuttavia ciò non ha comportato, a parità di altre condizioni, alcun aumento dei costi a carico delle

compagnie aeree o maggiori introiti per la società, essendo l'incremento tariffario direttamente correlato ad una corrispondente riduzione delle unità di servizio.

Controllo di Gestione

Le attività svolte nell'ambito del controllo di gestione di ENAV, finalizzate al continuo miglioramento dei processi e degli strumenti a supporto della pianificazione e del monitoraggio dei fenomeni economici aziendali in continuità con l'anno precedente, hanno in particolare riguardato l'avvio in esercizio nel 2010 del nuovo sistema informativo dedicato alla predisposizione e gestione del budget ed al relativo reporting aziendale. Il nuovo sistema è stato utilizzato già in occasione dello sviluppo del budget 2011, coinvolgendo tutte le funzioni aziendali in coordinamento con la funzione pianificazione e controllo.

Nel rispetto delle tempistiche definite dal calendario di budget, a settembre 2010 è stato avviato il processo di determinazione del budget 2011, che ha previsto le seguenti fasi:

1. l'inserimento delle richieste di budget, corredate dalle relative specifiche dei costi, da parte di tutte le funzioni aziendali in coordinamento con le corrispondenti funzioni gerarchicamente sopraordinate (cosiddette funzioni di coordinamento di budget), che hanno effettuato l'analisi delle richieste stesse mediante il supporto di report specifici;
2. l'analisi delle richieste di budget da parte della funzione pianificazione e controllo, previa chiusura del sistema a nuovi inserimenti. La successiva negoziazione per la definizione dei valori finali di budget tra la funzione pianificazione e controllo, le funzioni aziendali e le funzioni di coordinamento di budget;
3. la predisposizione del budget aziendale, attraverso report specifici, per l'approvazione da parte del vertice aziendale e il successivo caricamento del budget approvato sul sistema informativo.

L'avvio in esercizio del nuovo sistema è stato ovviamente accompagnato dal rilascio della nuova procedura per la redazione del budget aziendale, in coerenza con il sistema qualità ISO 9001:2000, aggiornata per tener conto dei cambiamenti e delle nuove funzionalità adottate.

La contabilità analitica

Anche per il 2010 si è concluso positivamente il processo di revisione contabile e di certificazione della contabilità analitica, come disposto 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) che prevede, a partire dal 2006, l'obbligo per ENAV di disporre di "*un sistema di contabilità analitica certificato da una società di revisione che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascuno dei servizi, regolamentati e non regolamentati*".

Il sistema di contabilità analitica di ENAV si basa su un modello di rilevazione dei costi e i ricavi per centro di responsabilità e per commesse di vendita e la loro successiva allocazione ai servizi regolamentati, ovvero ai servizi di assistenza in rotta e di terminale, e non regolamentati, relativi ad attività rilevanti non riferibili a quella istituzionale.

L'elaborazione di contabilità analitica per l'anno 2010 sono state effettuate sul nuovo sistema basato sulla piattaforma *Hyperion*.

Nei primi mesi del 2011 si è concluso il progetto per la sostituzione dell'attuale applicazione di elaborazioni di contabilità analitica dal sistema OFA (*Oracle Financial Analyzer*) in un sistema basato sulla piattaforma *Hyperion*, sistema utilizzato per la chiusura del bilancio di esercizio 2010.

Il passaggio al nuovo sistema si era reso necessario in quanto il precedente sistema (*Oracle Financial Analyzer*) era diventato obsoleto e la società proprietaria del software non ne garantiva più l'assistenza e lo sviluppo a partire da dicembre 2010. Si è inoltre colta l'opportunità per razionalizzare il modello di elaborazione e i flussi alimentanti, per renderlo più flessibile e per recepire le nuove esigenze informative sia interne che esterne alla società.

IV – IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

A) Il d.lgs. 231/2001

Premessa

L'attività di produzione normativa del legislatore con riferimento all'introduzione di nuovi reati presupposto da cui può sorgere la responsabilità amministrativa dell'ente, hanno determinato ancora una volta l'esigenza di aggiornamento del modello di organizzazione, gestione e controllo. Si è proceduto pertanto ad una nuova mappatura delle aree a rischio commissione reato tale da rendere ancor più affidabile ed efficace il modello stesso nella sua preminente funzione di prevenzione alla commissione dei reati.

L'attività svolta

Le attività dirette alla verifica della osservanza del modello da parte delle strutture aziendali è stata svolta dalle articolazioni della funzione audit, sulla scorta del piano annuale definito dall'organismo di vigilanza di ENAV.

Oltre ai controlli svolti dalla funzione operazioni organismo, deputata funzionalmente al compimento di analisi finalizzate alla verifica della concreta attuazione del modello 231/01, sono stati svolti riscontri sulla conformità dei comportamenti tenuti nello svolgimento dei singoli processi rispetto ai principi stabiliti dal modello stesso, effettuati in concomitanza dell'attività di audit eseguita dalla funzione procedure contrattuali e contabili e dalla funzione consulenza e follow-up.

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

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

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

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

Nel 2010 e nel primo semestre 2011, sono stati svolti controlli ed analisi finalizzate a riscontrare la presenza dei componenti del sistema di controllo ed il grado di attuazione dei principi previsti dal modello organizzativo (di cui al d.lgs. 231/01) di ENAV.

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

1. verifica del processo di gestione delle ispezioni e degli accertamenti da parte di funzionari pubblici;
2. verifica del rispetto delle procedure e dei principi stabiliti dal Modello per 11 contratti conclusi tra ENAV ed un primario partner industriale;
3. verifica relativa al rispetto della procedura "progetti finanziati in ambito europeo";
4. verifica dell'avvenuta comunicazione ai dirigenti dell'obbligo di osservanza e collaborazione all'applicazione del codice etico e dei principi di riferimento previsti dal modello;
5. verifica dell'attuazione dei principi ex d.lgs. 231/01.

Nel complesso l'attività svolta ha consentito di verificare l'effettiva e puntuale applicazione del modello 231/01,nonché l'ottemperanza ai fondamentali principi di controllo in esso contenuti, con particolare riguardo alla presenza di punti di controllo, alla segregazione delle funzioni, all'esatta individuazione dei compiti all'interno dei singoli processi, al supporto documentale attestante i passaggi rilevanti nella formazione dei contratti.

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

B) L'internal auditing

Premessa

L'attività di audit è stata svolta con riferimento al "*piano di audit*" approvato dal consiglio di amministrazione in data 28 gennaio 2010. Essa ha riguardato tanto i processi aziendali di ENAV che quelli della controllata Techno Sky.

Sono stati svolti anche audit non inseriti nel Piano a richiesta del Vertice aziendale.

Risultati dell'attività di audit

L'attività di audit svolta nel 2010 e nel primo semestre del 2011 ha consentito di verificare la sostanziale tenuta ed affidabilità del sistema di controllo interno nonché di valutare l'efficacia e l'adeguatezza dei processi, delle procedure e dei meccanismi di controllo e la loro osservanza da parte delle strutture aziendali.

Sono state altresì formulate raccomandazioni basate sui risultati degli interventi tendenti ad attivare azioni utili al miglioramento complessivo del sistema.

Con riferimento alla controllata Techno Sky, specifici controlli richiesti dall'Amministratore Delegato di ENAV hanno consentito di verificare la definizione di alcuni contratti con uno specifico fornitore poi sottoposti all'attenzione dell'autorità giudiziaria ordinaria.

C) Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

La legge n. 262/2005 riconosce al dirigente preposto specifici obblighi e profili di responsabilità in materia di predisposizione dei documenti contabili e societari, in conformità con quanto espresso in materia dal ministero dell'economia e delle finanze.

Anche nel corso del 2010, è stata svolta un'attività finalizzata a valutare l'attuale sistema dei controlli interni della società, tenendo conto non solo dei processi strettamente contabili, ma anche dei cosiddetti processi trasversali, posti a monte della redazione del bilancio che hanno comunque un impatto sulla situazione economica e patrimoniale della società.

Sulla base della matrice rischi/controlli sono stati predisposti specifici programmi di verifica e test di conformità sulle seguenti procedure: tesoreria, ricavi, costo del personale, magazzino, approvvigionamenti (acquisto beni e servizi), approvvigionamenti (gestione investimenti), chiusure contabili per la redazione del bilancio di esercizio.

Nel 2010 inoltre sono state redatte le procedure:

- *affidamenti in house* che descrive le modalità tramite cui ENAV effettua gli affidamenti *in house*alla società controllata Techno Sky;
- *gestione fiscale* che individua la normativa di riferimento, i processi adottati per gli adempimenti di natura fiscale e contabile connessi e le funzioni/settori aziendali coinvolti.

In esito alle suddette attività, sono stati regolarmente attestati sia il bilancio di esercizio che il bilancio consolidato.

V – CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Come già evidenziato nell'ultima relazione, negli ultimi anni ENAV ha conseguito importanti obiettivi confermandosi tra i migliori *service providers* ATC europei. Per il raggiungimento di tali obiettivi, fondamentali sono stati per la gran parte i risultati prodotti dagli ingenti investimenti in tecnologia.

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, si richiamano più nel dettaglio, i dati di seguito rappresentati.

Il numero dei voli assistiti nell'anno 2010, negli spazi aerei nazionali e internazionali di responsabilità di ENAV e di Aeronautica Militare è stato di 1.594.405, con un incremento del 3,67% rispetto allo stesso dato del 2009. Pertanto, pur persistendo parziali conseguenze della crisi economica e del settore, nel 2010 si è invertito il trend negativo registrato nel 2008 e nel 2009.

La crescita del volume di traffico assistito nel 2010 rispetto al 2009 - in media – si è addirittura accentuata nei periodi caratterizzati da maggior traffico (2010 vs 2009, +5,42% nella c.d. *summer season*), tant'è che la media giornaliera del periodo maggio-ottobre ha nuovamente superato i 5.000 voli (5.069 contro i 4.809 del 2009). La crisi comunque non è ancora superata ed, infatti, il picco massimo di traffico giornaliero del 2010, registrato il 31 luglio con 6.064 voli assistiti, resta ancora inferiore al picco del 2009 (il 30 agosto 2009 furono assistiti 6.160 voli).

Per quanto concerne la qualità del servizio (in termini di puntualità e di continuità dello stesso) i dati di *performance* nel corso del 2010 confermano l'ottima gestione dei flussi di traffico aereo: in relazione al totale dei voli assistiti (1.594.435), nel 2010, il 99,47 non ha subito ritardi ATFCM prodotti dal "Sistema Italia" (*all reason*). Nel 2010, su circa 1,6 milioni di voli assistiti, solo lo 0,53% dei voli IFR/GAT assistiti (8.401) ha subito regolazioni ATFCM (nel 2009 erano lo 0,72%, pari a 11.079 voli); dei voli regolati soltanto una minima parte pari allo 0,04% ha subito una regolazione per cause direttamente attribuibili ad ENAV.

La percentuale dei voli ritardati per cause attribuibili ad ENAV che si era ridotta in periodi di decremento dei voli assistiti (passando dallo 0,16% del 2008

allo 0,05% nel 2009) si è confermata ed anzi e ulteriormente migliorata, anche in presenza dell'incremento di traffico aereo, attestandosi allo 0,04%.

I risultati raggiunti sono particolarmente significativi e la percentuale di riduzione del ritardo medio per volo assistito conseguita negli ultimi anni è assolutamente maggiore rispetto all'andamento (variazioni percentuali) del traffico assistito.

Negli ultimi cinque anni (2010 vs 2006) il valore del ritardo medio per volo assistito addebitabile ad ENAV si è ridotto di oltre il 90% e il miglioramento 2010 rispetto al 2009 è stato del 38,3%. Nel 2010, il ritardo medio per volo assistito, in Italia (*all ATFM reasons*), si è attestato a 0,14 minuti per volo (era risultata 0,23 nel 2009) ed ENAV, come evidenziato, è causa diretta solo di una minima quota di tale valore medio. Con questa performance operativa ENAV risulta il più efficiente tra i principali *service provider* europei. Secondo Eurocontrol, tra i 5 principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei (DFS – Germania; DSNA – Francia; NATS – Gran Bretagna; AENA – Spagna), ENAV presenta la migliore prestazione relativamente al ritardo assegnato per ogni volo controllato.

Nel corso del 2010 ENAV ha posto in essere anche una serie di interventi con benefici effetti sull'ambiente, con ciò agendo in linea con le finalità del *Single European Sky* II ed ha fattivamente collaborato con l'ENAC nella realizzazione del primo Piano Nazionale Ambientale per il trasporto aereo. Il perdurare della crisi economica ha, infatti, ulteriormente enfatizzato l'importanza di definire esattamente le linee guida su cui basare la politica del risparmio energetico e, conseguentemente, della riduzione di gas serra. ENAV nel 2010 ha realizzato le azioni indicate e pubblicate, nel proprio *Flight Efficiency Plan,* programma triennale iniziato alla fine del 2008, monitorato e rendicontato annualmente. Attraverso la sua progressiva applicazione, ovvero grazie a rotte più dirette e più brevi utilizzabili già in fase di pianificazione del volo, profili di volo sempre più alti, rotte di decollo e di avvicinamento da/per gli aeroporti più brevi ed efficienti, con discese e salite il più possibile continue e tempi di rullaggio più contenuti, i risultati registrati con il *Flight Efficiency Plan* 2008-2010 hanno permesso di realizzare potenziali risparmi per circa8.700.000 di Km percorsi; 55.500.000 di Kg di carburante;175.000.000 di Kg di CO_2 emessi. Si tratta di risultati molto significativi sia in termini assoluti che relativi, in considerazione del fatto che nel controllo del traffico aereo la riduzione dell'impatto ambientale si deve coniugare con altri imprescindibili fattori, nella

ricerca del bilanciamento ottimale tra safety e capacità, nonché con vincoli esterni (impegno di spazi aerei per finalità della Difesa, orografia, vincoli sul rumore, ecc.).

Per quanto riguarda l'andamento del traffico in Italia nel primo quadrimestre del 2011, un documento previsionale di Eurocontrol di maggio 2011 ha evidenziato come, a causa della contingente crisi mediterranea e del conflitto libico, si sia determinata una revisione a ribasso delle precedenti stime. Rispetto ad un valore medio europeo previsto in un +3,2% (±0,8%), la previsione per l'Italia è dell'1,8%. Rispetto alle precedenti previsioni, l'attenuazione del trend di crescita di traffico aereo assistito derivante dalla crisi nel Mar Mediterraneo è risultata evidente seguendo l'andamento reale del traffico assistito nei primi mesi dell'anno: la crescita dei primi mesi del 2011 (+5,98 a Gennaio, 2,01% a Febbraio e +1,06 a Marzo, +10,15% ad Aprile, +0,10% a Maggio) segna una continua attenuazione coerentemente con l'impatto della crisi mediterranea e, in particolare, con l'imposizione della "no-fly zone" sulla Libia.

Nei primi cinque mesi del 2011, pur a fronte di una crescita del numero dei voli assistiti, l'indice di puntualità (ritardo medio per volo assistito) per il complessivo "Sistema Italia", è ulteriormente migliorato registrando valori prossimi allo zero; nettamente migliore la performance relativa alle cause direttamente attribuibili ad ENAV che, nei primi cinque mesi del 2011, praticamente, non ha provocato ritardi ATFM. In assenza di ulteriori eventi eccezionali, ritenendo attendibile la stima di crescita del traffico aereo, la prestazione riferita all'indice di puntualità di ENAV dovrebbe essere mantenuta e, quindi, dovrebbe essere possibile registrare valori in linea e, addirittura migliori, rispetto agli obiettivi di performance nazionali stabiliti dall'Italia e di gran lunga inferiori agli analoghi obiettivi europei fissati in 0,50 minuti per volo assistito.

In ogni caso, nonostante gli effetti prolungati della crisi economica e le nuove criticità correlate alla crisi mediterranea ed in particolare alla "no-fly zone" sulla Libia, viene mantenuta, a livello europeo, la previsione di un progressivo incremento del traffico aereo nei prossimi anni fino a giungere nel 2020 a circa il doppio dell'attuale. Pertanto, si dovranno realizzare le condizioni per un incremento proporzionale della capacità, aumentando il livello sicurezza, nel rispetto dell'ambiente e con riduzione dei costi diretti e indiretti.

Tenuto conto delle conseguenze derivanti dall'entrata in vigore del Regolamento CE n. 691/10, dei target prestazionali continentali definiti per il 2014

e del Piano Prestazionale italiano elaborato da ENAC per il periodo 2012-2014, ENAV ha pianificato le azioni da intraprendere nell'arco temporale 2011-2014 per conseguire gli obiettivi definiti, sia in termini di capacità operazionale che di costi.

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

2. Il quadro normativo introdotto dal Single European Sky II sta certamente determinando sostanziali cambiamenti sui meccanismi e le logiche poste alla base della politica tariffaria di ENAV.

Hanno inciso in modo particolare, da una parte, l'approvazione ad opera della Commissione Europea dei nuovi regolamenti comunitari sulle performance (691/2010) e sulle tariffe (1191/2010), i quali dispongono per i service provider un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche; dall'altra, l'applicazione per l'Italia del regolamento comunitario 1794/2006, che ha introdotto a partire dal 2010 un meccanismo comune di tariffazione anche per i servizi di terminale.

Per quanto concerne l'impianto normativo previsto dai sopra citati regolamenti europei (691/2010 e 1191/2010), l'introduzione di uno schema di performance per i service provider determinerà, a partire dal 1° gennaio 2012, un cambiamento sostanziale nel meccanismo e nelle logiche di determinazione delle tariffe per i servizi di navigazione aerea. In particolare le tariffe saranno determinate secondo quanto previsto nei suddetti regolamenti comunitari e nel rispetto dei target economici stabiliti dalla Commissione Europea.

L'effetto più rilevante derivante dall'introduzione dello schema di performance sarà l'abbandono del sistema del *full cost recovery* che, a partire dal 2012 per la rotta, limiterà i provider nel trasferimento ai vettori degli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei target economici prefissati.

Per quanto riguarda specificamente il 2010, il perdurare della crisi di mercato pone ENAV, come anche gli altri service provider europei, in una situazione di difficoltà in quanto il meccanismo di "full cost recovery" impone che i ricavi ed i costi debbano bilanciarsi. Lo sbilanciamento che si è verificato nel 2009 e all'inizio del 2010, a causa del crollo della domanda di traffico, non può certamente essere solo compensato dalla riduzione dei costi ma ha richiesto un intervento anche sui ricavi attraverso un aumento delle tariffe.

In tal senso, dopo aver ridotto nel periodo 2003-2009 la tariffa di rotta del 3,1% è stata fissata per il 2010 una tariffa finale pari a 68,50 €, con un incremento di 2,65 € rispetto al 2009.

Relativamente invece all'applicazione del regolamento comunitario 1794/2006, una delle novità più importanti ha riguardato la diversa modalità di calcolo delle unità di servizio di terminale, con la finalità di rendere omogeneo il calcolo della tariffa tra tutti i provider aderenti alla comunità europea. Il numero delle unità di servizio per il 2010 è conseguentemente passato da circa 40 milioni a 862 mila, con la "meccanica conversione" della tariffa da 1,99 euro a 89,97 euro. Tuttavia ciò non ha comportato, a parità di altre condizioni, alcun aumento dei costi a carico delle compagnie aeree o maggiori introiti per la società, essendo l'incremento tariffario direttamente correlato ad una corrispondente riduzione delle unità di servizio.

Nell'ambito dello scenario sopra descritto l'azienda ha pianificato a breve e medio termine le azioni da intraprendere nell'arco temporale 2010-2012, e negli anni successivi, per conseguire gli obiettivi succitati.

Per conseguire i previsti obiettivi, ENAV ha anzitutto deliberato il piano degli investimenti 2010-2012, poi rimodulato per il triennio 2011-2013.

In linea con il periodo precedente, gli investimenti sui sistemi finalizzati alla sicurezza del volo (safety) e sugli impianti (security) hanno costituito la parte preponderante del Piano. In linea generale, ENAV continua ad impegnare per la sicurezza la maggior parte delle sue risorse economiche.

L'impegno previsto per l'anno 2010 era pari a 171 Ml€. In riferimento a detta previsione, alla data del 31-12-2010, sono stati contrattualizzati progetti di investimento per un importo totale di 167 Ml€, pari a oltre il 97% del budget iniziale.

Attraverso gli interventi pianificati nel triennio 2010-2012, ENAV ha inteso confermare la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento attuate in precedenza, le quali non solo si sono rivelate operativamente efficaci e profittevoli, ma hanno anche in larga misura anticipato il nuovo network ATM che sta permeando il quadro di riferimento internazionale (oltre 1,2 miliardi di euro).

Il Piano degli investimenti per il triennio 2010 – 2012 ha previsto un impegno complessivo del triennio di 413 milioni di Euro. Il piano permette di delineare gli orientamenti di sviluppo tecnologico nel rispetto dell'evoluzione del network ATM internazionale e di definire i programmi di investimento da attuare in coerenza con le esigenze di carattere operativo, che impattano direttamente sulle attività istituzionali, in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo, e sulle politiche strategiche di sviluppo aziendale delineate dal Piano Industriale.

I programmi di investimento descritti nel Piano, quindi, hanno l'obiettivo di assicurare che gli "asset" a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo siano coerenti con gli obiettivi di performance aziendale, nonché conformi agli standard qualitativi e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale dagli organismi regolatori del settore.

Gli importi degli investimenti previsti nel triennio sono i seguenti:171 M€ per il 21010; 137 M€ per il 2011; 105 M€ per il 2012.

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

Il piano degli investimenti è stato poi rimodulato dal CdA di ENAV il 23 maggio 2011 per il triennio 2011-2013. L'importo degli investimenti programmati nel triennio risulta il seguente: 137 M€ per 2011; 137 M€ per il 2012; 131 M€ per il 2013; per un totale di 405 M€ nel triennio.

L'impegno economico, lievemente descrescente, è in linea con la naturale evoluzione tecnologica dei cicli di investimento che, avendo previsto valori significativi, nel corso degli anni precedenti, riscontra adesso una fase di assestamento, peraltro sinergica con l'andamento finanziario di ENAV.

In tale contesto si può affermare che l'azienda sta coerentemente perseguendo gli obiettivi prefissati, nell'ottica delle politiche di sviluppo finora

sostenute, con un impegno costante che dovrà accompagnare il triennio futuro per non perdere la posizione guadagnata nel contesto internazionale.

Relativamente ad alcuni consistenti interventi di carattere strategico, ENAV farà ricorso a fonti di finanziamento esterne e quindi si avvarrà, anche se in misura molto limitata, di contribuzioni pubbliche nazionali o europee finalizzate alla realizzazione di importanti infrastrutture tecnologiche di specifico interesse istituzionale.

3. La consistenza del personale al 31 dicembre 2010 è stata pari a 3.251 unità, con un decremento di 30 risorse rispetto all'anno precedente.

L'andamento dell'organico relativo all'esercizio 2010 è stato dunque caratterizzato da una politica di contenimento della consistenza quantitativa delle risorse e però orientata ad un ricambio/rinnovamento qualitativo delle competenze e delle professionalità. Sono state infatti attuate numerose iniziative dirette:alla gestione del turn-over attraverso la sostituzione delle uscite dei controllori del traffico aereo con l'attivazione del processo di selezione e formazione di nuovi controllori del traffico aereo che ha portato al giugno 2011 l'organico dei controllori del traffico aereo a 1816 unità (+107 rispetto al 12/2009); alla crescita del personale tecnico e navigante; alla prosecuzione dell'azione di ridimensionamento del personale di esperti di assistenza al volo (– 19% rispetto al 2009); al ricambio qualitativo del personale amministrativo/supporto e di controllo.

Il costo del lavoro per l'anno 2010 si chiude a 379,3 ml di euro con un incremento di 5,2 ml di euro (+1,4%) rispetto al 2009 che era stato consuntivato a 374,1 ml di euro. Le causali del suddetto, limitato, incremento sono da individuarsi nel combinato effetto di più fattori tra cui principalmente: l'aumento della voce "stipendi e altri assegni fissi" dovuto, oltre alla crescita fisiologica degli assetti inquadramentali, al trascinamento dei costi connessi al rinnovo contrattuale; la sensibile diminuzione del "premio di risultato" (-5 milioni di €) a seguito dell'accordo sindacale di riforma relativo al personale non dirigente; l'incremento della voce "incentivo all'esodo" che ha permesso di anticipare l'uscita di circa 160 unità (+60% rispetto all'anno 2009); il maggior ricorso al lavoro straordinario (ex ore aggiuntive) motivato dall'incremento del traffico registrato nel 2010 rispetto al 2009; un maggior accantonamento per ferie maturate e non godute in relazione ad una minore incidenza nel 2010 dei giorni di chiusura "aziendale" degli uffici.

Sul versante "formazione", notevoli, come nei recenti anni passati, sono stati gli investimenti sulla qualificazione delle professionalità del personale aziendale e sullo sviluppo del Centro Academy di Forlì, che rappresenta oggi una struttura specialistica di eccellenza, unica nel suo genere in Europa, apprezzata da tutti gli altri principali *service provider* internazionali. Il 2010 ha visto per Academy un sostanziale incremento delle attività formative che si è concretizzato in 252.000 ore di training (un 30% di ore in più rispetto al 2009), con un contenimento dei costi ottenuto grazie all'ottimizzazione dei percorsi, dei metodi formativi utilizzati, delle risorse tecnologiche e professionali impiegate.

4. Per quanto riguarda le risultanze di bilancio, l'esercizio 2010 si chiude con un utile di esercizio di 15.502 migliaia di Euro, in aumento di 7.695 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Sulla formazione di tale risultato, hanno principalmente inciso i seguenti fattori:

- l'effetto combinato del maggiore volume di traffico assistito e dell'incremento tariffario. Quanto all'incremento del traffico aereo assistito, essenzialmente riconducibile alla rotta, è stato registrato, in termini di unità di servizio sviluppate, un +5,9% rispetto al dato del 2009, anno in cui si è assistito ad una perdita di domanda del -6%. Quanto al già riferito incremento della tariffa applicata, quest'ultima è aumentata di Euro 2,66 ed attestatasi ad Euro 68,51. Tale effetto combinato ha generato maggiori ricavi per 45,5 milioni di Euro relativi al traffico pagante. Anche il terminale ha registrato un incremento rispetto al 2009 pari, in termini di unità di servizio, al +3% ed in termini assoluti a 1 milione di Euro. Il maggior traffico assistito ha generato effetti anche sui ricavi legati alle esenzioni incrementati globalmente di 8,1 milioni di Euro.
- l'aumento del costo del personale per 5,5 milioni di Euro riguardante sia la parte fissa della retribuzione, per 2,9 milioni di Euro, a seguito del rinnovo del biennio economico 2010-2011;
- l'incremento contenuto dei costi esterni pari al +1,3% rispetto al 2009 riconducibile alla manutenzione degli impianti non operativi e agli oneri diversi di gestione per la perdita su crediti rilevata nell'esercizio.

A seguito delle suddette variazioni, il margine operativo lordo (Ebitda) si è incrementato del 13,9% rispetto all'esercizio precedente attestandosi a 194,8 milioni di Euro. L'incremento degli ammortamenti, a seguito dell'entrata in uso dei

progetti di investimento avviati negli esercizi precedenti, e la svalutazione dei crediti legati alle compagnie aeree in difficoltà, determinano un maggior costo per 8,4 milioni di Euro pari ad un +5,7% rispetto al 2009 incidendo in tal modo sul risultato operativo (Ebit) che si attesta a 54,7 milioni di Euro, comunque superiore al 2009 del 39,9%. L'utile di esercizio che si attesta a 15,5 milioni di Euro risente, principalmente, dei minori proventi finanziari rilevati nell'esercizio a seguito dell'incasso del credito IVA e del maggior carico fiscale per 5,3 milioni di Euro, pari ad un incremento del 19% rispetto al 2009, a seguito del maggior imponibile fiscale generato nel 2010.

La struttura patrimoniale di ENAV è caratterizzata da un "capitale investito netto" di 1.627,4 milioni di euro coperto per il 77% dal capitale proprio e per il restante 23% dall'indebitamento finanziario netto. Rispetto all'esercizio precedente, il capitale investito netto si è incrementato di 70,6 milioni di euro.

Il capitale proprio si attesta a 1.252,3 milioni di euro con un incremento di 8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

L'indebitamento finanziario netto ammonta a 375,1 milioni di euro, con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 62,5 milioni di euro a seguito del mancato incasso dei crediti vantati nei confronti del ministero dell'economia e delle finanze che a fine 2010, al netto degli acconti, ammonta a 314 milioni di euro.

Nella formulazione del proprio budget per il 2010, anche in mancanza della stipula del relativo contratto di programma, l'azienda ha comunque applicato gli schemi previsti nel contratto in termini di efficientamento dei costi operativi e del personale (*cost cap*), assumendo inoltre come base di partenza la previsione a finire per l'anno 2009 (stimata in complessivi 536,5 mln di euro).

In particolare gli elementi che sono stati presi in considerazione per la definizione dei costi per l'anno 2010 ai fini del *cost cap* sono stati il tasso di inflazione programmato pari al +1,5% (Dpef 2009-2013); il coefficiente di efficientamento pari al 2%; l'incremento traffico pari al 3%.

5. Nel corso del 2010 e del primo semestre 2011 la società ha continuato ad operare in sintonia con le istituzioni di riferimento.

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

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

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

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

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

E' da rilevare come per le ipotesi di richiesta ad ENAV di assistere nuovi aeroporti rispetto a quelli attualmente serviti, nello schema di contratto di programma 2004–2006 l'unico sottoscritto tra lo Stato e la società ENAV (essendo stato, peraltro formalizzato, l'11 novembre 2009 e trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione all'inizio del 2010, 4 anni dopo la fine del triennio di riferimento), sia stato espressamente concordato che <<*ove il ministero dei trasporti richieda alla Società una modifica dell'elenco degli aeroporti indicati in allegato "D", la Società esaminerà la richiesta e trasmetterà al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze un'analisi sulla quantificazione dei costi e dei ricavi differenziali derivanti dal suo accoglimento. Tale richiesta, previo parere tecnico favorevole dell'ENAC, potrà essere recepita con accordo tra il Ministro dei Trasporti, il Ministro dell'Economia e delle Finanze e la*

Società. In tale ultimo caso, qualora la richiesta medesima comporti oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, il suo accoglimento sarà subordinato alla verifica delle disponibilità necessarie del Fondo Contratti di Programma da destinarsi ai maggiori oneri contrattuali>>.

In assenza di formalizzazione dei contratti di programma 2007-2009 e 2010-2012, tuttavia, i ministeri di riferimento hanno, comunque, ritenuto di procedere al cambio di status dei primi aeroporti militari (Brescia Montichiari, Cagliari), prevedendo il trasferimento dall'Aeronautica militare ad ENAV dei servizi della navigazione aerea senza di fatto tener conto della suddetta procedura concordata nello schema di contratto di programma e delle stesse esigenze finanziarie e gestionali della società.

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

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

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

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

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

perplessità sull'effettiva idoneità di tali strumenti al concreto perseguimento delle finalità di tempestiva ed esaustiva pianificazione alla base della legge del 1996 di trasformazione dell'allora azienda autonoma statale.

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

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

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

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

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

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

In proposito, la Corte ha già avuto modo di rappresentare l'esigenza della sollecita liquidazione dei crediti della società per non costringere questa a ricorrere a fonti di finanziamento esterne per far fronte ai notevoli impegni di investimento. Ricorso necessitato a fonti di finanziamento che, come osservato anche dal ministero vigilante, essendo a titolo oneroso ha finito per determinare – per cause non imputabili alla società – un effetto diametralmente opposto a quello sotteso alla metodologia di efficientamento invocata dal ministero dell'economia e delle finanze.

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

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

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AFIS	Aerodome Flight Information Service
AIP	Aeronautical Information Pubblication – 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	ApproachControll 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 CivilAviation Conference – Conferenza europea dell'aviazione civile
EATMN	European Air Traffic Management Network
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	ENAV S.p.A. – Società italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea
ESA	European Space Agency
EUROCONTROL	Organizzazione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
FBS	Fall Back System
FDP	Flight Data Processing
FIR	Flight Information Region – Regione informazioni volo
FL	Flight Level
FIS	Flight Information Service – Servizi di informazione di volo
FSS	Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni di volo
GATE TO GATE	da cancello di partenza a cancello di arrivo
GNSS	Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare
IANS	Institute Air Navigation Services
ICAO	International Civil Aviation Organizzation – Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing Sistem – Sistema di atterraggio strumentale
IPR	Intellectual Property Rights
MATSE	Ministries of Trasport on ATS in Europe – Conferenza
MCC	Master Control Centre
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
MRT	Multi Radar Tracking

NDB	Non drirectional radio beacon
OLDI	On Line Data Interchange
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting And Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RDP	Radar Data Processing
RF	Radiofrequenze
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – Navigazione d'area
STN	Sistema di Telegestione Nazionale
SW	Software
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d'aeroporto
UdS	Unità di Servizio
UE	Unione Europea
UIR	Upper Information Region
VHF	Very high frequency
VOR	VHF Omnidirectional radio Range – Radiosentiero omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private Network

PAGINA BIANCA

ENAV S.p.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2010

PAGINA BIANCA

INDICE

Organi e cariche sociali di ENAV S.p.A.

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

Bilancio di Esercizio di ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2010

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

Bilancio Consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2010

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

Glossario

ORGANI E CARICHE SOCIALI DI ENAV S.P.A.

Consiglio di Amministrazione

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

Direttore Generale	Massimo Garbini
Segretario Generale	Domenico Nolè

Collegio Sindacale

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

Magistrato della Corte dei Conti	Ernesto Basile
Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari	Antonio Serafini
Società di Revisione	Reconta Ernst & Young S.p.A.

(*) dimesso in data 15 marzo 2011

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

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

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

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

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

CORPORATE GOVERNANCE

ENAV è la Società per azioni pubblica (interamente partecipata dallo Stato), non quotata, che espleta i servizi della navigazione aerea per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze esercita i diritti dell'Azionista pubblico, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che è anche il Ministro Vigilante per il settore dell'aviazione civile.

Il modello di *governance* adottato è quello tradizionale con la previsione statutaria di un Consiglio di Amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, e di un Collegio Sindacale. Le attività di revisione legale dei conti sono esercitate da una Società di Revisione.

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

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

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

Nel luglio 2009 all'amministratore delegato erano stati conferiti dal Consiglio di Amministrazione ampi poteri per l'amministrazione della Società, compresa la legale rappresentanza, esclusi soltanto quelli riservati dalla Legge e dallo Statuto al Presidente e quelli riservati dal Consiglio stesso alla propria competenza. In particolare, il Consiglio di Amministrazione aveva riservato a sé la competenza in ordine alle scelte di ordine strategico e programmatico, all'approvazione dei contratti di programma e di servizio con i Ministeri interessati, alle operazioni societarie di carattere straordinario ed alla conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziari. Successivamente, ad aprile 2010, il Consiglio di Amministrazione, previa specifica autorizzazione dell'Assemblea, ha attribuito al Presidente deleghe operative per supportare l'Amministratore Delegato nella gestione dei rapporti della società con le istituzioni, con gli enti e con gli altri organismi pubblici, ed in particolare nelle relazioni con il Parlamento, con il Governo e con le altre istituzioni; curare, d'intesa con l'Amministratore Delegato, i rapporti con le associazioni di categoria del settore aeroportuale (vettori ed altri operatori aeroportuali), anche per quanto concerne le attività di informazione sui piani di sviluppo dei sistemi di controllo del traffico aereo; coordinare, d'intesa con l'Amministratore Delegato, lo svolgimento del servizio di radiomisure.
Nel rispetto degli indirizzi legislativi in merito al contenimento del numero delle strutture amministrative e gestionali, per le finalità di supporto alle attività di valutazione e deliberazione del Consiglio di Amministrazione di ENAV operano due soli comitati con poteri istruttori, consultivi e propositivi. Si tratta del comitato remunerazioni e del comitato strategico. Il comitato remunerazioni svolge attività di istruttoria e proposta in merito alla determinazione dei presupposti e alla verifica dei risultati relativi alla parte variabile dei compensi dei vertici delegati, nonché inerente agli istituti incentivanti per la prima linea dirigenziale aziendale. Il comitato strategico si occupa delle principali tematiche inerenti lo sviluppo aziendale, nonché il posizionamento e l'attività di ENAV nel Sistema Paese.
Per la partecipazione alle attività del comitato, così come per quelle del Consiglio di Amministrazione, non sono previsti gettoni di presenza; per l'operatività dei comitati sono garantiti i medesimi rimborsi spese stabiliti per la partecipazione alle ordinarie attività consiliari (per spese di trasferta, vitto alloggio, ecc.).

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

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

La revisione legale dei conti della Società è esercitata da una società di revisione, selezionata a mezzo di gara pubblica e nominata dall'Assemblea del 27 maggio 2010 per il triennio 2010-2012. Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 sexies, comma 7 bis della legge 248/2005, in materia di contabilità analitica (per l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti ai servizi resi da ENAV).

Ai sensi dell'art. 18 bis dello Statuto sociale, ENAV ha un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari nella persona del responsabile dell'area amministrativa.

L'Organismo di Vigilanza, costituito ai sensi del d.lgs. n. 231/2001, ha composizione collegiale ed è costituito da 3 componenti esterni con durata triennale a decorrere dalla data di nomina, risalente a dicembre 2009. Nel corso del 2010, l'Organismo di Vigilanza della Società si è riunito 7 volte. L'Organismo di Vigilanza è supportato da una segreteria tecnica dedicata, coordinata dal dirigente delle funzione audit, composta dai responsabili delle aree amministrativa, operativa e tecnica, nonché dai responsabili delle funzioni risorse umane, sicurezza sul lavoro e qualità, organo centrale di sicurezza e security aziendale e pianificazione e controllo, ed interagente in maniera sinergica con il Direttore generale ed il Segretario generale.

ENAV è soggetta al controllo sulla gestione del bilancio e del patrimonio da parte della Corte dei conti che riferisce annualmente al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della l. 21 marzo 1958 n. 259 in merito alla legittimità e alla regolarità delle gestioni e sul funzionamento dei controlli interni. A febbraio 2010 è stata pubblicata la Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ENAV S.p.A., per l'esercizio finanziario 2008 e per i primi mesi del 2009. Il magistrato delegato al controllo della Società partecipa alle sedute degli organi sociali ed alle riunioni dei comitati.

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE

Quello appena trascorso è stato un anno molto intenso ed impegnativo per la Società sia da un punto di vista gestionale che operativo.

Da una parte, i postumi di una crisi economica che, per la sua portata straordinaria, ha protratto i suoi effetti nel settore del trasporto aereo anche nel 2010, influenzando l'andamento della domanda soprattutto nella prima parte dell'anno; dall'altra, la fragilità del sistema che ha visto il suo apice durante

l'eruzione del vulcano islandese che ha determinato la chiusura dello spazio aereo per più giorni durante il mese di Aprile.

In tale contesto, l'Unione Europea dando anche seguito al pacchetto normativo *Single European Sky (SES) II*, ha voluto ulteriormente sviluppare il piano di ammodernamento dell'intero sistema di gestione del traffico aereo comunitario, con l'obiettivo, tra l'altro, di riuscire a gestire in maniera più efficace situazioni di crisi paragonabili a quella causata dall'eruzione del vulcano islandese.

Il nuovo impianto legislativo ha introdotto significativi cambiamenti in termini di: *safety*, con l'accentramento sull'Agenzia EASA *(European Aviation Safety Agency)* dei temi legati alla sicurezza; *gestione della capacità operativa*, con l'introduzione a livello europeo del nuovo ruolo del *network manager*; *technology*, con un rinnovato impulso allo sviluppo della nuova piattaforma tecnologica operativa europea, attraverso il programma SESAR; *performance*, con il passaggio, per i fornitori di servizi della navigazione aerea, dal sistema del *full cost recovery* ad un sistema basato sulla valutazione delle performance economiche ed operative.

Data l'importanza e gli impatti che i nuovi regolamenti comunitari avranno nei prossimi anni sulla gestione dei servizi di controllo del traffico aereo nazionale ed europeo, ENAV è stata fin dall'inizio coinvolta ed impegnata nel fornire il proprio contributo tecnico alla rappresentanza italiana nei diversi consessi internazionali, soprattutto per quello che riguarda il processo di determinazione del nuovo sistema di misurazione ed ottimizzazione delle performance economico-operative e nella definizione del ruolo del *network manager*.

Non meno importante, nel rispetto di quanto previsto dal Pacchetto Legislativo *Single European Sky* II ed in considerazione della sempre maggiore enfasi che a livello europeo viene data alla costituzione dei Blocchi Funzionali di Spazio Aereo transnazionali (FAB), è stata la partecipazione della Società nei vari ambiti internazionali per realizzare, con il supporto dello Stato Italiano, un FAB nell'area del Mediterraneo (BLUE MED) con la Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania.

Il 2010 è stato anche un anno positivo per la Società dal punto di vista dei volumi di traffico gestiti, dove, soprattutto nella seconda parte dell'anno, l'andamento della domanda è stata positivamente influenzata dal graduale superamento delle condizioni di incertezza che avevano contraddistinto i mercati mondiali.

Tale fase tendenzialmente positiva trova riscontro nel trend della domanda registrata nel periodo estivo (Luglio – Ottobre) che, con una crescita media del 9% in termini di unità di servizio, ha consentito ad ENAV di recuperare il volume di traffico perso nell'ultimo biennio e quindi di riacquisire il livello dei ricavi che la Società registrava nel periodo ante crisi.

Il significativo recupero del traffico aereo avvenuto nella seconda parte del 2010, che ha portato per la Rotta in termini di unità di servizio ad un risultato complessivo di fine anno pari al +5,9% rispetto al 2009, oltre che assumere importanza ai fini delle risultanze economiche della Società, dimostra come le iniziative intraprese dall'Azienda, nel senso di una politica di continua implementazione tecnologica, di

incremento della capacità operativa, di riconfigurazione delle rotte aeree, nonché di contenimento dei costi, sono state strategie efficaci e vincenti sul mercato.
A tal proposito, significativi sono i dati registrati in paesi quali il Regno Unito e la Francia che, diversamente dall'Italia, a fine 2010 evidenziano delle performance negative in termini di unità di servizio, rispettivamente del -4,4% e -0,9%.

Con il graduale superamento del *periodus horribilis* del settore, ENAV non si è fatta trovare impreparata, consapevole che l'utenza, indebolita dagli effetti della crisi congiunturale, oggi in maniera più marcata manifesta sempre più l'esigenza di usufruire dei servizi della navigazione aerea in tempi più rapidi e a costi contenuti.
In tal senso si colloca la *performance* operativa ottenuta dalla Società nel corso dell'anno appena trascorso, in linea con gli obiettivi strategici aziendali. Infatti, pur in presenza di un maggior incremento del traffico rispetto ai maggiori provider europei, l'Italia si è confermata *best in class* nei ritardi attribuibili al servizio di controllo del traffico aereo, con un valore medio di 0,14 minuti di ritardo per volo assistito (ATFM delay).
Come termine di paragone si evidenzia che, solo nel periodo estivo, i ritardi ATFM in Europa sono aumentati del 230%, portando il ritardo medio per volo a 3,7 minuti.
Non da ultimo, non meno importanti sono i potenziali benefici per l'utenza derivanti dall'implementazione del "*social dialogue*" che ha consentito alla Società di eliminare di fatto gli scioperi dei propri controllori di volo in Italia. In un settore particolarmente esposto alle crisi di mercato come quello in cui ENAV è chiamata ad operare, la riduzione o addirittura l'assenza di azioni di sciopero, così come avvenuto tra il 2008 ed il 2010, va considerato come un fattore positivo di competitività per l'intero comparto del trasporto aereo nazionale, soprattutto se confrontato con quanto oggi sta accadendo in Paesi come la Spagna e la Francia.

ANDAMENTO ECONOMICO

Insieme alla performance operativa, rilevanti sono i risultati economici raggiunti dalla Società nell'anno appena trascorso.
Il considerevole incremento del traffico registrato a fine 2010, in modo particolare per quanto concerne la componente di Rotta, ha consentito alla Società non solo di recuperare del tutto il volume dei ricavi perso nell'ultimo biennio, ma perfino di superare le previsioni di crescita effettuate nel Budget di inizio anno che, in termini di Unità di Servizio, già prefissavano per il 2010 una crescita del 3%. In particolare per quanto riguarda la Rotta, il consuntivo del 2010, pari a 532,1 milioni di Euro, evidenzia una crescita del fatturato del 2,7% (circa 14 milioni di Euro) rispetto ai valori pianificati nel budget di inizio anno e del 9,3% rispetto al consuntivo del 2009. L'effetto positivo sui ricavi oltre ad essere correlato all'incremento del

traffico gestito, è determinato anche dall'incremento della tariffa di rotta applicata nel 2010 (+4% rispetto al 2009).

Per quanto riguarda i ricavi di terminale, si nota che tale componente di ricavo evidenzia una crescita inferiore rispetto alla Rotta risentendo in maniera più marcata del modesto risultato registrato nel traffico nazionale, che, come detto, rappresenta circa il 45% del traffico di Terminale gestito dalla Società. Il valore raggiunto a fine anno, pari a 72,5 milioni di Euro, risulta sostanzialmente in linea con le previsioni effettuate nel Budget, che prevedevano per il Terminale un ricavo di 72,9 milioni di Euro. Rispetto al consuntivo 2009 i ricavi di terminale registrati a fine 2010 evidenziano una crescita del 4,9%.

Per quanto riguarda il livello dei costi, a fine anno 2010 si evidenzia che, pur a fronte di una rigidità strutturale delle componenti di costo, l'attenta pianificazione nella allocazione delle risorse umane e materiali ha consentito da una parte di mantenere elevato il livello della qualità dei servizi offerti e dall'altra di ottenere allo stesso tempo una ottimizzazione dei livelli di spesa. In particolare, per quanto riguarda l'insieme dei costi operativi e del personale, il risultato di fine anno mostra una riduzione pari a 11,2 milioni di Euro rispetto a quanto pianificato nel Budget di inizio anno. Mentre, rispetto al consuntivo del 2009, i costi operativi e del personale del 2010 evidenziano un incremento del 1,4%, in linea quindi con il tasso di inflazione programmato, pur a fronte di un incremento del traffico gestito di circa il 6%.

Applicando al consuntivo dei costi operativi e del personale lo schema di performance economica previsto nel redigendo Contratto di Programma 2010-2012 (Cost Cap), si evince che il recupero di produttività sui costi ammissibili ottenuto dalla Società per l'anno 2010 risulta pari al 2%.

La performance raggiunta in termini di efficienza sui costi, frutto di azioni mirate poste in essere da ENAV volte al contenimento dei propri costi, indubbiamente si traduce in un contributo tangibile per le compagnie aeree che, come più volte indicato dalle associazioni di categoria, ancora oggi stanno attraversando un periodo di difficoltà.

LA POLITICA TARIFFARIA

Indubbiamente il quadro normativi introdotto dal *Single European Sky* II sta determinando sostanziali cambiamenti sui meccanismi e le logiche poste alla base della politica tariffaria della Società.

Da una parte l'entrata in vigore per l'Italia del Regolamento Comunitario 1794/2006, che ha introdotto dal 2010 un meccanismo comune di tariffazione anche per i servizi di terminale; dall'altra, l'approvazione da parte della Commissione Europea avvenuta nel corso del 2010 dei nuovi Regolamenti Comunitari sulle *Performance* (691/2010) e sulle *Tariffe* (1191/2010), i quali dispongono per i *Service Provider* un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche.

In particolare, una delle novità più importanti introdotte dal Regolamento 1794/2006 ha riguardato la diversa modalità di calcolo delle Unità di Servizio di Terminale, con la finalità di rendere omogeneo il calcolo della tariffa tra tutti i *provider* aderenti alla comunità europea. In base al citato regolamento,

infatti, l'Unità di Servizio di Terminale non è più ottenuta elevando il peso massimo dell'aeromobile al decollo ad un valore pari a 0,95 (così come previsto dall'Art. 11-sexies, comma 1-b della Legge 248/2005), ma è determinata dividendo per 50 il peso dell'aeromobile al decollo ed elevandolo ad un esponente compreso tra 0,5 e 0,9. Tale diversa metodologia di calcolo delle Unità di Servizio di Terminale ha determinato una "meccanica" conversione del valore della tariffa e non ha portato maggiori ricavi per ENAV.

La nuova formula determina invece una diversa distribuzione dei costi per i servizi di assistenza al volo a carico dei vettori, collegata alla tipologia di aeromobile utilizzato.

Per quanto concerne invece l'impianto normativo previsto dai regolamenti europei recentemente approvati (691/2010 e 1191/2010), l'introduzione di uno schema di performance per i *Service Provider* determinerà, a partire dal 1 gennaio 2012, un cambiamento sostanziale nel meccanismo e nelle logiche di determinazione delle tariffe per i servizi di navigazione aerea. In particolare le tariffe saranno determinate secondo quanto previsto nei suddetti Regolamenti Comunitari e nel rispetto dei *target* economici stabiliti dalla Commissione Europea.

L'effetto più rilevante derivante dall'introduzione dello schema di performance sarà l'abbandono del sistema del *full cost recovery* che, a partire dal 2012, limiterà i *provider* nel trasferimento ai vettori degli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei *target* economici prefissati, eliminando di fatto il meccanismo del *balance*.

IL MANTENIMENTO DEI PIÙ ELEVATI LIVELLI DI SICUREZZA E DI QUALITÀ

Il 2010, dal punto di vista della *safety* delle operazioni di controllo della circolazione aerea, ha visto ENAV doversi confrontare con significativi eventi globali che hanno costituito una minaccia diretta alla stabilità dell'ambiente operativo, quali gli effetti dell'eruzione del vulcano islandese, con una prolungata interdizione agli aeromobili di estese porzioni di spazio aereo e di aeroporti, e le crescenti pressioni finanziarie derivanti dalle conseguenze della crisi economica generale.

Nonostante questi scenari generali negativi, i "numeri" della *safety* di ENAV hanno continuato nel loro andamento positivo nelle 3 aree-chiave: separazioni in volo, incursioni di pista e capacità di fornire un servizio sicuro.

Le segnalazioni totali di inconvenienti alla sicurezza operativa sono passate da 2.713 del 2009 a 3.435 del 2010 con una diminuzione di quelle a contributo ATM (113 rispetto a 123 del 2009) tra le quali quelle con carattere di significatività della riduzione della separazione sono diminuite da 36 a 29.

Il 2010 ha visto una sola *Runway Incursion* rispetto alle 4 dell'anno precedente e la capacità di fornire un servizio sicuro è stata garantita con una riduzione marcata (da 21 a 8) degli eventi di fornitura del servizio in modalità di *contingency*.

Anno	Segnalazioni	Eventi contributo ATM	Eventi significativi (FN50-FN75)	RWY INC	ATM Specific
2010	3.435	113	29	1	8
2009	2.713	123	36	4	21

In particolare, gli eventi nei quali non si è riusciti ad assicurare una separazione effettiva superiore al 50% di quella applicabile (FN50), rapportati ai target prefissati, mostrano, per il triennio 2008-2010, non solo un rientro nei valori massimi previsti ma, nel 2010, hanno superato il target situandosi ad un miglioramento pari a circa il doppio di quest'ultimo.

Anno	Valore medio annuale	Target
2010	0,27	0,40
2009	0,85	0,60
2008	1,30	0,85

Questo positivo andamento della performance di sicurezza operativa è frutto anche di una sistematica e capillare applicazione del *Safety Management System* da parte del personale delle funzioni territoriali e del progressivo coinvolgimento della linea operativa.

In relazione al coinvolgimento del personale, deve essere segnalato che ENAV, prima tra i 6 maggiori Provider europei, ha affidato ad Eurocontrol la misurazione indipendente del grado di *Safety Culture* percepito dai propri dipendenti, mediante una lunga campagna di effettuazione di *survey* di funzioni ed enti operativi, somministrazione e raccolta di questionari compilati da quasi 2.000 unità su un organico di circa 3.200 addetti e workshop di fine *tuning* dei risultati.

Insieme ad alcune aree di miglioramento individuate, il team di Eurocontrol ha rilevato 5 punti di forza nelle caratteristiche positive della *Safety Culture* di ENAV associate a *Responsibility*, *Trust*, *Reporting and Learning*, *Risk Awareness* e *Teamwork*.

Per quanto riguarda l'andamento degli indicatori di qualità anche il 2010 ha confermato l'eccellenza di ENAV: l'indice di ritardo ATC imputabile ad ENAV si conferma di 0,01 minuti per volo assistito. Rappresenta un risultato di assoluto prestigio alla luce anche dell'andamento del numero dei movimenti gestiti nel corso dell'anno pari ad un incremento del 3,7% rispetto al 2009.

LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

A seguito dell'impegno sviluppato negli ultimi anni, il 2010 ha visto consolidare ulteriormente il ruolo di leadership che ENAV ha raggiunto nel contesto europeo ed internazionale, contribuendo al posizionamento adeguato dell'Italia nel sistema dell'assistenza al volo europea.

Oggi ENAV è sempre più attore primario nella realizzazione del processo di integrazione europeo dell'assistenza al volo, in linea con le regolamentazioni del *Single European Sky II*.

Ai quattro pilastri principali del *Single European Sky II*, quali: il *Performance Targets*; l'Unicità di gestione della *Safety*; l'introduzione di un sistema tecnologico di nuova generazione per la gestione del traffico aereo attraverso il programma SESAR e la realizzazione di un piano d'azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza degli Aeroporti, si associa un pilastro trasversale che riconosce il ruolo del fattore umano e delle parti sociali nella realizzazione del *Single European Sky*.

A tal fine, ENAV insieme agli altri maggiori ANSP europei (DSNA, DFS, NATS, AENA e NORACON), ha costituito un gruppo di coordinamento, presieduto dai vertici dei sei membri (cosiddetto Gruppo A6), il cui compito è quello di coordinare preventivamente le strategie degli ANSP per le attività all'interno della *Sesar Joint Undertaking* nonché di favorire ulteriormente l'armonizzazione della pianificazione per l'implementazione dei futuri sistemi ATM.

Per il miglioramento delle prestazioni del sistema, la Commissione Europea ha prodotto nel 2010 una norma attuativa che introduce il *Performance Scheme*, uno schema che spinge ed incentiva gli ANSP a fornire servizi sempre più sicuri, di elevata qualità ed economicamente più efficienti. Quest'ultimo punto ha visto anche una revisione dei meccanismi di tariffazione disciplinati dal *Charging Regulation* che è stato emendato.

Sempre in tema di prestazioni del sistema, ENAV ha continuato la sua attività di coordinamento e *leadership* per la realizzazione del blocco funzionale di spazio aereo (FAB), BLUE-MED, in un'area strategica come quella del Mediterraneo. Questa attività è stata svolta con il pieno supporto dello Stato Italiano e con la partecipazione di Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania.

Concluso lo Studio di Fattibilità nel 2008, il 2010 ha visto una intensa attività mirata alla Definizione del Progetto (*Definition Phase 2009-2011*), il cui obiettivo è la definizione della progettazione di dettaglio e la validazione della struttura del nuovo spazio aereo e dei necessari meccanismi di interoperabilità.

Al termine della Fase di Definizione gli Stati Membri dovrebbero firmare uno *State Level Agreement* nel quale saranno indicati *governance*, compiti e responsabilità di tutti gli *Stakeholders* interessati (Stati, Regolatori, ANSP, Militari).

Tale accordo tra Stati dovrebbe essere siglato per la fine del 2011.

LE RELAZIONI INDUSTRIALI

L'anno 2010, nell'ambito delle relazioni industriali, è stato principalmente contraddistinto da un fattivo e responsabile confronto con le organizzazioni sindacali, testimoniato anche dall'assenza degli scioperi.

In tale contesto, con alle spalle ancora gli effetti della crisi che ha attraversato l'economia mondiale ed i primi timidi segnali di ripresa, è stato, comunque, possibile - sulla base di una logica di scambi fra le parti - raggiungere due importanti risultati per la società ed i suoi dipendenti.

Il primo riguarda una nuova definizione del Premio di Risultato, avvenuta con l'accordo del 1° luglio 2010.

Tutti i precedenti accordi in materia di produttività, sottoscritti in passato, erano stati caratterizzati da una duplice struttura del premio che prevedeva una parte fissa, da distribuire comunque indipendentemente dall'andamento economico della società e da una parte variabile, aggiuntiva a quella fissa e determinata anno per anno sulla base delle variazioni di determinati indicatori aziendali di volta in volta identificati (movimenti, organici, unità di servizio etc.).

Con l'accordo in questione il nuovo Premio di Risultato è stato strettamente collegato a reali criteri di produttività che, infatti, risulta costituito esclusivamente da un parte variabile che viene determinata in maniera percentuale in funzione di eventuali incrementi della produzione aziendale (ricavi da prestazioni e vendite).

La vecchia parte fissa del premio, a far data dal 1° gennaio 2011, è stata spalmata su una voce retributiva mensile (elemento retributivo aggiuntivo).

In tal modo è stato valorizzato l'aspetto variabile del premio stesso che, sulla base di ben definiti criteri di efficienza, interesserà sempre di più i soli impianti rispondenti a significativi indici di produttività.

Il secondo risultato raggiunto dalle parti riguarda quanto disciplinato con il verbale di accordo del 6 dicembre 2010 afferente il rinnovo del secondo biennio economico (2010/2011).

Con tale accordo è stato definitivamente completato l'iter economico del vigente contratto 2008/2011.

Dopo la firma dell'accordo di rinnovo del giugno 2008 e la relativa erogazione del valore corrispondente agli indici inflattivi previsti per il primo biennio di riferimento (2008/2009), a far data dal mese di gennaio 2010, si sarebbe dovuto precedere al rinnovo del secondo biennio economico 2010/2011.

L'accordo in questione, con le erogazioni rispettivamente previste a far data dal mese di dicembre - per l'anno 2010 - e dal mese di febbraio – per il 2011 - ha consentito sensibili risparmi sui valori economici corrispondenti agli indici inflattivi stabiliti per il biennio in questione.

TECHNO SKY

Il 2010 è stato per Techno Sky un anno particolarmente impegnativo che ha visto, tra l'altro, il cambiamento del Consiglio di Amministrazione con la conseguente nomina, avvenuta il 1° luglio 2010, del Direttore Generale di ENAV quale Amministratore Delegato di Techno Sky, portando ad una necessaria maggiore integrazione tra le due aziende e ad una razionalizzazione dei rapporti tra Controllante (ENAV) e Controllata (Techno Sky).

Nel mese di novembre 2010 è stato firmato con la Controllata un nuovo contratto triennale del valore di 4,86 milioni di Euro annui, per gli *"interventi di manutenzione di tutte le infrastrutture civili non legate a funzioni operative, di tutte le infrastrutture edili, manutenzione dei radome dei radar ed interventi di adeguamento funzionale e normativo"*. Tale accordo, che estende il perimetro di quello in vigore affidando a Techno Sky anche la manutenzione di attività in precedenza gestite da fornitori esterni, comporterà a regime una serie di vantaggi per ENAV, in termini di contenimento dei costi e di qualità dei servizi.

Per ciò che attiene agli indicatori di servizio relativi al contratto di manutenzione globale degli impianti operativi ENAV, che costituisce l'autentica *mission* e quindi la "ragion d'essere" di Techno Sky, è proseguito il mantenimento/miglioramento delle performance tecniche sia relative alla gestione e manutenzione *hardware* delle infrastrutture tecnologiche ATC e degli impianti sia alla manutenzione del *software*, nelle sue varie tipologie (correttiva, adattiva, evolutiva).

Per quanto riguarda il *software* ed in particolare il numero di modifiche lavorate, risulta, rispetto all'esercizio 2009, un incremento del volume di attività (671 rispetto ai 600 del 2009) ed una diminuzione dei tempi medi di lavorazione, 40 giorni rispetto ai 42 giorni del 2009. La manutenzione del *software* viene condotta privilegiando la manutenzione correttiva, per la necessità di garantire la continuità del servizio e l'evolutiva che, incrementando le funzionalità applicative realizzate dal software, crea valore anche patrimoniale per ENAV.

Per ciò che riguarda la manutenzione dell'*hardware*, essa è misurata come noto da due indicatori: a) numero di avarie nel periodo; b) tempo medio di ripristino. Il consuntivo dell'anno evidenzia la sostanziale stabilità del numero di avarie, rispetto ai valori consuntivati l'anno precedente, ed una ulteriore riduzione del tempo medio di ripristino, che conferma il miglioramento di efficacia della manutenzione correttiva.

Con riferimento all'organizzazione della Controllata, nell'esercizio 2010 e nei primi mesi del 2011, sono state effettuate importanti variazioni organizzative finalizzate ad un'ottimizzazione della struttura aziendale, sia a livello di macro che di micro struttura, ed aventi anche l'obiettivo di perseguire una sempre maggior integrazione, a livello operativo e di processo, con la Controllante.

Di seguito, si riepilogano gli interventi di maggior rilievo.

- È stata ridefinita la macro-struttura aziendale a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione che ha abolito la posizione del Direttore Generale, portando le relative strutture alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato.
- In un'ottica di razionalizzazione del servizio di radiomisurazione a livello di Gruppo, la funzione Radiomisure è stata soppressa a seguito dell'accentramento in ENAV delle attività relative al servizio stesso.
- Nei primi mesi del 2011, è stato effettuato un ulteriore intervento a livello di macro-struttura che ha posto alcune Funzioni, precedentemente dipendenti dall'Amministratore Delegato e aventi competenza in materia di affari societari, comunicazione e immagine, alle dirette dipendenze del Presidente. Ciò a seguito della nomina del nuovo Amministratore Delegato di Techno Sky e del conferimento di deleghe, oltre che a quest'ultimo, allo stesso Presidente nelle materie suddette.
- La funzione Sviluppo Commerciale, istituita nel corso del 2010 per accorpare tutte le attività di vendita, è stata soppressa in quanto le attività commerciali sono state centralizzate nella funzione Sviluppo Commerciale di ENAV, mantenendo in Techno Sky solo un presidio di supporto alle vendite

verso i terzi attraverso la creazione della U.O. "Vendite verso Terzi" nell'ambito della funzione Operazioni ed Esercizio Tecnico.

Per quanto riguarda, invece il sistema di gestione della qualità, Techno Sky, nel 2010, ha superato positivamente le attività di audit condotte dalla commissione di "TELEDIFE", ente certificatore del Ministero della Difesa, mirate al rilascio della certificazione per la valutazione di conformità del Sistema di Gestione della Qualità alle pubblicazioni NATO AQAP 2110 e AQAP 160 (*Quality Assurance Requirements for Design Development and Product*).

Il rilascio di tale certificazione da parte della Direzione Generale del Ministero della Difesa, - Telecomunicazioni, Informatica e Tecnologie avanzate (TELEDIFE) - permetterà a Techno Sky di poter partecipare, in ambito nazionale ed internazionale, a gare e/o lavorazioni, indette da Organizzazioni Militari, per la progettazione di attività di installazione, manutenzione ed assistenza tecnica *hardware* e *software* per impianti e sistemi elettronici a supporto delle operazioni relative alla navigazione aerea.

In ambito internazionale, inoltre, la certificazione "AQAP" garantisce al committente l'intervento del *Government Quality Assurance Representative* secondo la pubblicazione NATO STANAG 4107 – *Mutual Accept of Government Quality* che rappresenta, in termini di qualità, l'Autorità Governativa a tutela del cliente per le lavorazioni militari.

Inoltre, tra le fine del 2010 ed i primi mesi del 2011, l'Ente di certificazione DNV ha condotto, positivamente, la Verifica di Mantenimento annuale del sistema di gestione della qualità ISO 9001.

Per quanto attiene alle "Relazioni industriali" l'anno è stato caratterizzato da una lunga e costruttiva fase di relazioni che ha portato l'Azienda e le Organizzazioni Sindacali a sottoscrivere, nel corso dell'ultimo trimestre, due importanti accordi che, attraverso la rivisitazione di tutti i profili professionali e un miglior sistema di apprezzamento della professionalità erogata, permetteranno anche l'acquisizione e la conduzione di attività di manutenzione non direttamente collegata al servizio del controllo del traffico aereo.

IL GIUDIZIO POSITIVO ESPRESSO DALLA CORTE DEI CONTI

A febbraio 2010, la Corte dei Conti ha presentato la relazione al Parlamento, esprimendo un giudizio positivo sulla gestione di ENAV per l'esercizio 2008 e dei primi mesi del 2009.

In particolare, la Corte dei Conti ha evidenziato come ENAV abbia *"migliorato ulteriormente la propria efficienza operativa e gestionale, grazie anche all'impiego di consistenti risorse finanziarie per garantire, con nuovi investimenti tecnologici, i sempre più elevati standard di sicurezza e di qualità del settore, con un'attenzione sempre maggiore ai costi ed alla politica tariffaria. Con questa performance ENAV risulta essere attualmente il service provider europeo più efficiente tra i cinque principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei."*

ANDAMENTO DEL MERCATO

L'anno 2010 si è contraddistinto nei paesi dell'area Eurocontrol per una progressiva e costante ripresa dell'attività del traffico aereo, anche in misura superiore rispetto agli indicatori di sviluppo macroeconomici dell'area stessa. Infatti in termini di unità di servizio di rotta, si è registrato un incremento dei volumi di traffico pari al +3,3%. Tale risultato è stato conseguito nonostante il verificarsi nel mese di Aprile di un'intensa attività del vulcano islandese Eyjafjakkajokull che ha causato per più giorni la parziale chiusura degli spazi aerei europei e una conseguente riduzione dei flussi di traffico.

In Italia la domanda di traffico di rotta (*) a fine 2010 evidenzia un aumento delle unità di servizio pari a +5,9% rispetto al 2009, realizzando quindi una performance superiore sia alla media europea che a quella conseguita dagli altri maggiori provider europei.

Relativamente alle unità di servizio di rotta comunicate da Eurocontrol, si evidenziano andamenti di segno contrastante, con decrementi del -4,4% per la Gran Bretagna e del -0,9% per la Francia ed incrementi del +3,4% per la Spagna e del +3,2% per la Germania. Tra gli altri paesi emergenti dell'area Eurocontrol si segnala il positivo risultato della Turchia, che nel periodo considerato ha realizzato un +10,4%.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	**2010**	**2009**	**Variazioni**	
			n.	**%**
Francia	16.636.697	16.779.861	-143.164	-0,9%
Germania	12.294.212	11.912.989	381.223	3,2%
GranBretagna	9.480.262	9.914.403	-434.141	-4,4%
Spagna	8.641.861	8.358.173	283.688	3,4%
Italia (***)	8.621.257	8.144.736	476.521	5,9%
EUROCONTROL	**110.069.659**	**106.577.340**	**3.492.319**	**3,3%**

(*) 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

Il traffico di rotta in Italia, comunicato da Eurocontrol, mostra un incremento del numero delle unità di servizio pari a +5,9% e del numero di voli assistiti pari a +3,0%. Questi dati, integrati anche dalla

categoria "*Esente non comunicato ad Eurocontrol*", evidenzia un risultato complessivo dei voli assistiti nell'ordine del +2,2% e del +5,8% per quanto riguarda le Unità di Servizio.

Traffico in rotta (numero di voli)	2010	2009	Variazioni n.	Variazioni %
Nazionale	384.182	391.992	-7.810	-2,0%
Internazionale	1.326.880	1.266.150	60.730	4,8%
Totale pagante	**1.711.062**	**1.658.142**	**52.920**	**3,2%**
Militare	54.511	54.895	-384	-0,7%
Altro esente	39.277	39.962	-685	-1,7%
Totale esente	**93.788**	**94.857**	**-1.069**	**-1,1%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**1.804.850**	**1.752.999**	**51.851**	**3,0%**
Esente non comun.ad Eurocontrol	129.902	139.232	-9.330	-6,7%
Totale complessivo	**1.934.752**	**1.892.231**	**42.521**	**2,2%**

Traffico in rotta (unità di servizio)	2010	2009	Variazioni n.	Variazioni %
Nazionale	1.988.048	1.921.612	66.436	3,5%
Internazionale	6.415.449	6.011.810	403.639	6,7%
Totale pagante	**8.403.497**	**7.933.422**	**470.075**	**5,9%**
Militare	199.798	195.546	4.252	2,2%
Altro esente	17.962	15.768	2.194	13,9%
Totale esente	**217.760**	**211.314**	**6.446**	**3,1%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**8.621.257**	**8.144.736**	**476.521**	**5,9%**
Esente non comun. ad Eurocontrol	7.392	9.850	-2.458	-25,0%
Totale complessivo	**8.628.649**	**8.154.586**	**474.063**	**5,8%**

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

- un *traffico internazionale commerciale* (pagante) in forte crescita, +6,7% in termini di unità di servizio e +4,8% come numero di voli assistiti; all'interno di questa categoria si segnala in particolare il dato relativo ai sorvoli che a fine anno evidenzia una significativa crescita del numero dei voli gestiti, che si attesta al +6,1%;
- un *traffico nazionale commerciale* che presenta un risultato inferiore rispetto alla componente di traffico internazionale, +3,5% in termini di unità di servizio, -2,0% come numero di voli assistiti. Si conferma quindi il trend degli ultimi mesi in cui le compagnie aeree, per aumentare i margini di guadagno per passeggero trasportato, hanno mediamente ridotto le frequenze dei voli aumentando

invece la "capacità" degli aeromobili. Ciò ha determinato un aumento del peso medio degli aeroplani di oltre il 3,5% con un conseguente effetto positivo sulle unità di servizio di ENAV.

un *traffico esente* suddiviso in:

- *traffico esente comunicato da Eurocontrol* che ha registrato un incremento del +3,1% nelle unità di servizio a fronte di una diminuzione del -1,1% nel numero dei voli, prevalentemente dovuta ad una lieve diminuzione del traffico derivante da attività militare;
- *traffico esente non comunicato ad Eurocontrol* di residuale incidenza sul totale del traffico gestito, evidenzia una flessione del 25,0% delle unità di servizio e del 6,7% del numero dei voli, principalmente dovuta alla generale contrazione del traffico effettuato con aeromobili di peso inferiore alle due tonnellate.

TRAFFICO DI TERMINALE

Per quanto riguarda il terminale l'andamento del traffico, +3,0% in termini di unità di servizio e +1,1% in termini di voli fatturati, mostra una crescita inferiore rispetto alla rotta, in quanto risente in misura maggiore del modesto andamento della domanda del *traffico nazionale* (voli -1,4%), che rappresenta il 45% di tutto il traffico di terminale gestito dalla Società. Inoltre continua a crescere l'incidenza dei voli delle compagnie low cost sul totale del traffico di terminale, soprattutto per la componente relativa al traffico internazionale.

Traffico di terminale (*) (numero di voli)	**2010**	**2009**	**Variazioni** *n.*	**%**
Nazionale	319.988	324.624	-4.636	-1,4%
Internazionale	353.054	341.783	11.271	3,3%
Internazionale Comunitario	*274.585*	*269.752*	*4.833*	*1,8%*
Internazionale Extra-Comunitario	*78.469*	*72.031*	*6.438*	*8,9%*
Totale pagante	**673.042**	**666.407**	**6.635**	**1,0%**
Militare	17.519	17.290	229	1,3%
Altro esente	18.764	17.790	974	5,5%
Totale esente	**36.283**	**35.080**	**1.203**	**3,4%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**709.325**	**701.487**	**7.838**	**1,1%**
Esente non comun.ad Eurocontrol	80.060	89.179	-9.119	-10,2%
Totale complessivo	**789.385**	**790.666**	**-1.281**	**-0,2%**

Traffico di terminale (*) (unità di servizio) (**)	2010	2009	Variazioni n.	Variazioni %
Nazionale	349.265	346.349	2.916	0,8%
Internazionale	441.291	420.922	20.369	4,8%
Internazionale Comunitario	*300.874*	*290.756*	*10.118*	*3,5%*
Internazionale Extra-Comunitario	*140.417*	*130.166*	*10.251*	*7,9%*
Totale pagante	**790.556**	**767.271**	**23.285**	**3,0%**
Militare	6.241	6.276	-35	-0,6%
Altro esente	3.876	3.491	385	11,0%
Totale esente	**10.117**	**9.767**	**350**	**3,6%**
Totale comunicato da Eurocontrol	**800.673**	**777.038**	**23.635**	**3,0%**
Esente non comun.ad Eurocontrol	5.673	7.466	-1.793	-24,0%
Totale complessivo	**806.346**	**784.504**	**21.842**	**2,8%**

(*) traffico che riguarda le attività, nel raggio di 20Km dalla pista, di decollo e atterraggio.
(**) le Unità di Servizio del 2009 sono state ricalcolate con la nuova formula in vigore a partire dal 2010.

Analizzando le componenti di traffico di terminale, si rileva che la direttrice *nazionale commerciale* risente ancora della situazione di crisi registrata nel 2009, evidenziando una moderata crescita delle unità di servizio, +0,8% , ed un decremento del numero dei voli di -1,4%.

Rilevante invece è l'incremento del traffico *internazionale Extra-comunitario,* il quale risulta essere la tipologia di volo con l'incremento più marcato rispetto al 2009 sia in termini di Unità di servizio, +7,9%, che in termini di voli assistiti +8,9%.

INVESTIMENTI E RICERCA

IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI

Il Piano degli investimenti per il periodo 2010 – 2012 ha previsto un impegno complessivo del triennio pari a 413,4 milioni di Euro realizzabili in regime di autofinanziamento aziendale. Inoltre saranno realizzabili ulteriori investimenti in regime di finanziamento esterno.

Il piano permette di delineare gli orientamenti di sviluppo tecnologico nel rispetto dell'evoluzione del network ATM internazionale e di definire i programmi di investimento da attuare in coerenza con le esigenze di carattere operativo, che hanno impatti direttamente sulle attività "Core Business", in termini di efficienza, economicità e sicurezza dei servizi di gestione del traffico aereo, e sulle politiche strategiche di sviluppo aziendale delineate dal Piano Industriale.

I programmi di investimento descritti nel Piano, quindi, hanno l'obiettivo di assicurare che gli "*asset*" a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo siano coerenti con gli obiettivi di *performance* e

conformi agli *standard* qualitativi e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale dagli organismi regolatori del settore.

In tale contesto gli investimenti effettuati da ENAV, a partire dal 2004, sono stati concentrati nell'ammodernamento tecnologico infrastrutturale degli impianti con sostanziale innalzamento dei livelli di efficienza e di sicurezza dei servizi di rotta e di aeroporto.

Gli interventi previsti dal Piano 2010-2012 consentono, fra l'altro, di mantenere la posizione di assoluto rilievo guadagnata nell'ambito del trasporto aereo europeo, grazie all'ammodernamento tecnologico-infrastrutturale degli impianti ed un sostanziale innalzamento dei livelli di efficienza e di sicurezza dei servizi di navigazione aerea. Infatti ENAV, nelle attività legate alla realizzazione del nuovo sistema tecnologico europeo, sta operando con successo, in una rilevante posizione internazionale, nei processi di pianificazione ATM e di monitoraggio delle attività di implementazione. Ciò in coerenza con i più rilevanti investimenti tecnologici che ENAV ha avviato (ad esempio "e-Net", "Data Link" e "Modo S") che consentono di essere sensibilmente allineati a quanto sarà prodotto dalla SESAR JU.

Al 31 dicembre 2010, relativamente agli investimenti, sono stati avviati programmi per circa 167,6 milioni di Euro. Tra gli interventi più rilevanti attivati con tali investimenti figurano:

- implementazione del Sistema di comunicazione Data Link 2000 su tutti gli ACC e sui principali aeroporti italiani;
- installazione ed integrazione delle funzionalità dei radar Modo S nei quattro ACC;
- adeguamenti funzionali al sistema SATCAS;
- adeguamento e ristrutturazione sale TLC (E-Net);
- attivazione, nell'ambito dell'accordo quadro relativo al Piano Radar Nazionale Aeroportuale, di una lettera d'ordine applicativa per l'ammodernamento dei radar primari di rotta e di avvicinamento di Masseria Orimini e Lambro;
- attivazione, nell'ambito degli accordi quadro relativi all'ammodernamento e all'implementazione dei Sistemi di Radioassistenza, di lettere d'ordine applicative per la fornitura e l'installazione dei sistemi di radioassistenza;
- acquisto del terzo velivolo per le attività di Radiomisure;
- sviluppo del sistema integrato per la sicurezza (Security);
- progetto Athena per la riorganizzazione degli spazi aerei;
- adeguamento dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento 73 ICAO per gli aeroporti di Ancona, Bari, Bolzano, Lamezia e Perugia;
- adeguamento del sistema per lo sviluppo delle procedure di volo e l'analisi elettromagnetica (AIRNAS) al GNSS;
- fornitura ed installazione del simulatore "TWR 3D 360°" per Milano Malpensa.

Con riferimento ai progetti di investimento aziendali ammessi al finanziamento Europeo nell'ambito del PON Reti e mobilità 2007/2013, con decreto n° 6659 del 16 giugno 2009 dell'Autorità di Gestione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della convenzione stipulata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 28 gennaio 2010, sono stati avviati i seguenti interventi:

- progetto di implementazione dei sistemi di sorveglianza di Napoli per un importo di 8,9 milioni di Euro;
- costruzione del nuovo Blocco Tecnico e AROMET di Grottaglie per un importo di 3,8 milioni di Euro;
- forniture ed installazione dei Centri Radio TBT per il servizio VFR dell'ACC di Brindisi per un importo di 1,6 milioni di Euro.

Sulla base dello stato di avanzamento di tali progetti e delle relative spese già sostenute da ENAV, nel mese di giugno 2010, è stata inviata all'Autorità di gestione una dichiarazione di spesa per un importo complessivo di 7,4 milioni di euro. Tale importo dovrebbe rientrare nella disponibilità aziendale entro il 1 settembre 2011.

Con riferimento al PON Reti e mobilità 2000/2006, si segnala che l'audit della Commissione Europea sul progetto finanziato del sito di Reggio Calabria si è concluso positivamente, senza nessuna eccezione né correzione finanziaria a carico della Società, come da nota n. 619444 del 22 settembre 2010 ricevuta dalla Commissione Europea.

RICERCA

I nuovi obiettivi imposti dal programma SESAR per far fronte alla crescente domanda di traffico ed all'attuale frammentazione dei servizi per il controllo del traffico aereo, rendono necessaria la messa in opera di complessi programmi in ambito internazionale e corrispondentemente, la pianificazione di ingenti investimenti. In tale ambito, ENAV ha avviato diversi progetti di cui tra quelli di maggior rilievo figurano:

Sesar

Il programma SESAR, il cui scopo è quello di dotare l'Unione Europea di un'infrastruttura di controllo del traffico aereo efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure e nel rispetto dell'ambiente e, con caratteristiche di interoperabilità tra tutti gli attori del trasporto aereo europeo, è ormai a regime. 244 progetti su 303 hanno completato con successo la fase iniziale di definizione e sono entrati in fase esecutiva. ENAV è impegnata in 67 progetti in esecuzione di cui 12 con il ruolo di leader. Con ENAV partecipano al programma le società affiliate Techno Sky e Consorzio Sicta e dal mese di luglio 2010 anche il Consorzio LVNL, costituito dal Service Provider olandese LVNL e dal centro di ricerca NLR con il titolo di associato. Dal punto di vista economico, il contributo della compagine ENAV, costituito da risorse umane, tecnologiche ed infrastrutturali, è di circa 71 milioni di Euro cofinanziati dalla Sesar Joint Undertaking per il 50 per cento del contributo stesso.

Coflight

Progetto iniziato nel 2003 in collaborazione con il *service provider* francese DSNA a cui nel 2004 si è aggiunto il *service provider* svizzero Skyguide, per lo sviluppo comune di un sistema di *flight data processing* di nuova generazione che consentirà l'armonizzazione e l'interoperabilità su scala europea e potrà supportare le operazioni di gestione del traffico aereo coerentemente con gli sviluppi tecnologici definiti nell'ambito del programma SESAR. Il progetto Coflight prevede quattro rilasci, di cui il primo è stato accettato da ENAV, DSNA E Skyguide nel mese di aprile 2010 ed ha fornito l'architettura *"service oriented"* dell'intero sistema ed introdotto processi innovativi di sviluppo software *"safety oriented"*. La seconda versione, che rappresenta la prima *release* operativa nonché il cuore del nuovo sistema ATM, è in fase di completamento. A valle degli altri due rilasci, riguardanti l'interoperabilità e il *Sesar compliant*, il progetto entrerà in esercizio la cui data è prevista nel 2015.

4-flight

Sulla base degli ottimi risultati ottenuti dalla cooperazione in Coflight, ENAV e DSNA hanno ampliato la loro collaborazione avviando un programma di lungo termine denominato 4-flight, il cui obiettivo è quello di sviluppare congiuntamente una nuova piattaforma tecnologica ATM basato sui concetti operativi di SESAR, mutuando le reciproche esperienze, condividendo l'entità dell'investimento ed assumendo al suo interno il prodotto Coflight come una componente di base. Alla base di tale cooperazione vi è uno studio di fattibilità, tra cui un business plan ed un'analisi costi-benefici, che ha mostrato chiaramente una significativa riduzione del costo dell'investimento complessivo franco-italiano, con un impatto positivo sugli utenti della rete.

Blue Med

Progetto promosso da ENAV e finanziato dalla Commissione Europea per 2,83 milioni di Euro, a cui partecipano i *service provider* di Grecia, Malta, Cipro, Tunisia, Egitto, Albania e Giordania per la costituzione di un Blocco Funzionale di Spazio Aereo (FAB) nell'area del Mediterraneo. In tale progetto si sta lavorando anche alla collaborazione e alla partecipazione all'iniziativa anche di Stati non Comunitari contribuendo in tal modo alla diffusione dei principi fondamentali del Cielo unico europeo.

Cristal Med

ENAV è impegnata nella fase finale del progetto CRISTAL MED che ha per obiettivo l'implementazione della tecnologia ADS-B nel Mediterraneo. ADS-B è un sistema di sorveglianza basato sul concetto di ricezione dei dati di posizione trasmessi direttamente dagli aeromobili e che consente di garantire una maggiore sicurezza nelle zone non coperte dal servizio radar.

Il piano di ENAV prevede le installazioni delle stazioni ADS-B in siti già presidiati ed i dati acquisiti saranno poi inviati alle locali torri di controllo e all'ACC di Brindisi dove verranno utilizzati per integrare il già presente dato Radar. L'attività è propedeutica alla realizzazione di Functional Airspace Block (FAB) nell'area del Mediterraneo.

Egnos – ESSP (European Satellite Services Provider)

ENAV è membro della società di diritto francese ESSP SAS e con AENA, DSNA, DFS, NATS, Skyguide e NAV Portugal, è impegnata nella gestione commerciale delle operazioni del sistema EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). Tale sistema ha lo scopo di migliorare il segnale GPS nell'Area ECAC al fine di poterlo utilizzare nella navigazione aerea e nelle altre modalità di trasporto. EGNOS è realizzato da ESA, l'Agenzia Spaziale Europea, che ne cura direttamente l'implementazione, con il coordinamento della Comunità Europea e di EUROCONTROL.

POLITICA AMBIENTALE

L'impegno di ENAV a ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo e per migliorare le operazioni di volo è continuato anche nel 2010 con l'ottenimento di risparmi in termini di carburante pari a 13,10 milioni di chilogrammi, una riduzione di 2,560 milioni di chilometri percorsi ed una minore emissione di anidride carbonica per 41,265 milioni di chilogrammi, come riportato nel *Flight Efficiency Plan* (FEP) che è stato aggiornato per il triennio 2011-2013.

Nel rispetto dei vincoli di sicurezza operativa e dei requisiti di capacità, il FEP di ENAV contiene le attività che l'azienda predispone per migliorare la gestione del traffico aereo, aumentare l'efficienza delle operazioni aeree e ottimizzare i profili di volo; l'obiettivo del piano è quello di ridurre le distanze e i tempi di volo per determinare benefici agli utilizzatori dello spazio aereo, sia in termini di minor consumo di carburante, che di correlata riduzione dell'impatto ambientale dovuto alle emissioni di CO_2.

A partire dal 2008, il FEP di ENAV e i suoi ciclici aggiornamenti rendicontano i risultati ottenuti mediante le attività implementate nelle cinque aree di intervento previste dal Piano:

- "Progettazione dello spazio aereo *en route*", interventi per la realizzazione di rotte più dirette che possano ridurre i consumi di carburante. In questo specifico dominio, le azioni completate nel 2010 hanno portato alla riduzione di 1,818 milioni di chilometri pianificati, con un risparmio di carburante per 5,16 milioni di chilogrammi e una riduzione delle emissione di CO_2 per 16,25 milioni di chilogrammi.
- "Fruibilità del network e dello spazio aereo", interventi tesi a rendere disponibili instradamenti e quote di volo ottimali. Nel 2010, le azioni realizzate in questo settore hanno portato risparmi pari a circa 21,2 mila chilometri, con un miglioramento della pianificazione dei profili di volo che ha permesso di risparmiare 530 mila chilogrammi di carburante, determinando una riduzione della CO_2 emessa per 1,67 milioni di chilogrammi.
- "Progettazione ed utilizzo delle TMA", interventi progettuali sul network che siano in grado di consentire agli aeromobili di percorrere minori distanze con discese/salite più continue ed efficienti. Questa linea di intervento, che intende realizzare benefici mirati alla fase di avvicinamento, nel 2010 ha portato alla riduzione di circa 722 mila chilometri di distanze pianificate e alla correlata

diminuzione di carburante e CO_2, rispettivamente, per circa 2 milioni e circa 6,5 milioni di chilogrammi.

- "Operazioni aeroportuali", interventi tesi a migliorare l'efficienza della movimentazione al suolo (con riduzione dei tempi di rullaggio degli aeromobili) e della gestione delle sequenze di partenza e arrivo. Sui principali aeroporti italiani oggetto dell'attività prevista dal FEP, nel 2010, si è conseguito un risparmio medio dei taxi time di circa 26 secondi, corrispondenti a 400 mila minuti di rullaggio risparmiati rispetto ai valori del 2009 con minor consumo di carburante per 5,3 milioni di chilogrammi ed una riduzione di 16,75 milioni di chilogrammi di CO_2.
- "Formazione e addestramento continuo dei controllori del traffico aereo", mirato a realizzare una sempre più sicura, ma anche efficiente gestione dei voli.

Le misure previste nel FEP sono strutturali e persistenti, pertanto, i risultati raggiunti sono incrementali e cumulabili anno per anno, si riportano quindi i risultati raggiunti nel triennio 2008-2010, arco temporale di riferimento del primo FEP. Le azioni implementate, complessivamente, hanno portato alla riduzione di 8,7 milioni di chilometri pianificati, con un potenziale risparmio di oltre 55 milioni di chilogrammi di carburante e con minori emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera per 175 milioni di chilogrammi. Nel triennio 2008-2010, in termini di valore economico, il risparmio che il FEP di ENAV ha prodotto per i propri clienti è valutabile, approssimativamente, intorno ai 30 milioni di Euro.

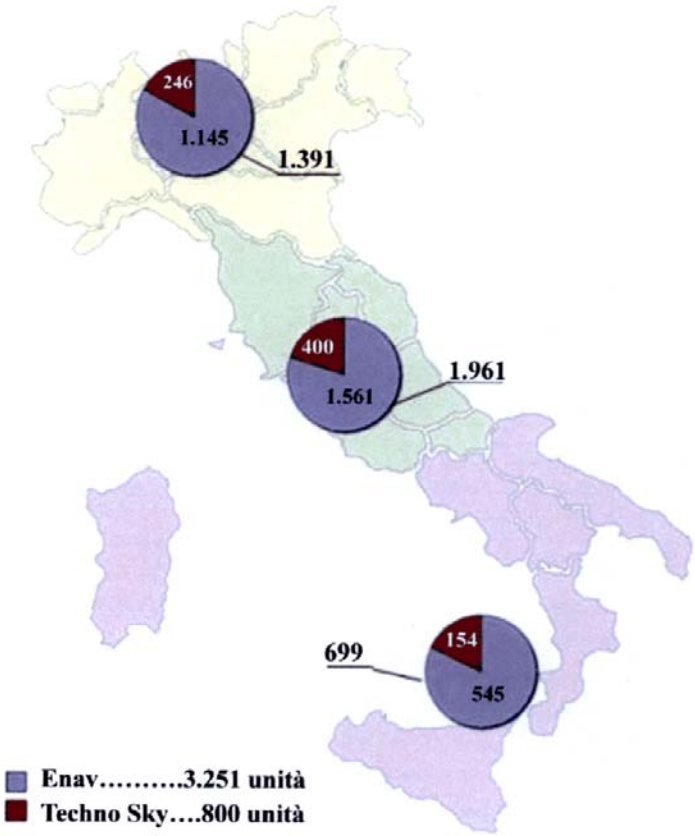
Le attività pianificate nel FEP 2011-2013 puntano a raggiungere nuovi e sfidanti obiettivi che, ove conseguiti anche parzialmente, potranno generare effetti positivi, sia nell'ottica della sostenibilità ambientale, sia - più in generale - in termini di maggior efficienza ed economicità d'esercizio per gli utilizzatori degli spazi aerei e degli aeroporti sotto la responsabilità aziendale.

RISORSE UMANE

ORGANICO

ENAV è presente su tutto il territorio nazionale per la fornitura dei servizi di assistenza al volo con un proprio organico, che al 31 dicembre 2010 era di 3.251 unità. Il dato complessivo finale evidenzia un decremento di 30 risorse rispetto a fine 2009, di poco inferiore a quanto pianificato in sede di budget (3.292 unità). La gestione positiva del turn-over tra cessazioni e assunzioni è avvenuta in applicazione delle procedure aziendali per il reclutamento del personale ("procedura reclutamento e selezione personale CTA" e " procedura reclutamento e selezione personale non CTA" emesse rispettivamente nel gennaio e febbraio 2009) adottate in attuazione di quanto previsto dall'art. 18, comma 2, del decreto legge 25 giugno 2008 e nel rispetto dei principi, anche di derivazione comunitaria, di trasparenza, pubblicità e imparzialità. All'organico di ENAV si aggiunge quello della controllata Techno Sky che al 31 dicembre 2010 risulta di 800 unità.

Nella tabella seguente è riportata la distribuzione del personale sul territorio nazionale.



ORGANIZZAZIONE

Nell'esercizio 2010 sono stati effettuati diversi interventi organizzativi, di cui si riepilogano, di seguito, quelli di maggior rilievo.

- Nell'ambito dell'Area Operativa, a causa della complessità organizzativa e della eccessiva numerosità dei riporti della funzione Operazioni di Aeroporto, quest'ultima è stata suddivisa in due funzioni distinte, orientate rispettivamente alla gestione degli aeroporti di tipo SAAV e CAAV, da una parte, e degli aeroporti di tipo UAAV e NAAV, dall'altra.
- L'Area Amministrativa e l'Area Tecnica sono state riorganizzate in un'ottica di razionalizzazione e ottimizzazione del processo di *procurement* aziendale inerente all'approvvigionamento delle infrastrutture tecnologiche e civili. In particolare, nell'ambito dell'Area Amministrativa, sono state istituite le due nuove funzioni "Gestione Amministrativa Progetti - Infrastrutture Tecnologiche" e "Gestione Amministrativa Progetti - Infrastrutture Civili", a cui sono state trasferite dall'Area Tecnica le competenze organizzative inerenti alla fase di esecuzione contrattuale dei progetti di investimento; la gestione delle attività tecniche di tali progetti è stata demandata alla funzione "Gestione Tecnica Progetti", nell'ambito dell'Area Tecnica. Inoltre, è stato istituito il "Program Management Board", avente lo scopo di coordinare e supervisionare la gestione dei programmi e progetti in questo ambito, ed il "Comitato Investimenti", presieduto dall'Amministratore Delegato, al fine di garantire un più elevato livello di coordinamento ed indirizzo degli investimenti aziendali.
- Nell'ambito dell'Area Tecnica sono state soppresse le funzioni Centro Simulazione e Sperimentazione e Sistemi Satellitari, le cui attività sono confluite in altre Strutture già esistenti nella stessa Area Tecnica e nell'Area Operativa, in un'ottica di razionalizzazione ed ottimizzazione connessa anche alle evoluzioni del contesto internazionale.
- Nell'ambito dell'Area Operativa è stato istituito il nuovo "CAAV Verona Villafranca", in seguito al passaggio dall'Aeronautica Militare ad ENAV dei servizi di controllo di avvicinamento nello spazio aereo di competenza.
- È stato istituito il "Comitato per le attività internazionali", ai fini del coordinamento trasversale dei processi che si svolgono in tutto o in parte in ambito internazionale.
- Alle dirette dipendenze del Direttore Generale, sono state istituite le nuove funzioni "FAB Blue Med" e "SESAR", al fine di garantire il presidio delle attività negli omonimi Programmi internazionali, e la nuova funzione "Sviluppo Commerciale", con la contestuale soppressione della precedente funzione Marketing e Sviluppo Commerciale, al fine di ridisegnare, centralizzandolo, il processo di vendita dei servizi aziendali e di Gruppo.

SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO

La nuova struttura della sicurezza nei luoghi di lavoro, basata sulla presenza territoriale di addetti al servizio di prevenzione e protezione in qualità di collaboratori dei delegati di funzione ha consentito, nel

corso dell'anno 2010, di svolgere una proficua e costruttiva azione di consulenza e supporto di questi ultimi nell'adempimento degli obblighi loro imposti dalla normativa di legge in materia di sicurezza.

In tale ambito è stata effettuata una verifica di sicurezza pressoché completa di tutti i siti ENAV, sia degli impianti e dei Centri di assistenza al volo, che dei cosiddetti siti remoti, dove l'assenza di personale ENAV non esclude l'obbligo di legge di mantenere la struttura oltre che in perfetto stato di efficienza anche in regola con le misure di prevenzione e protezione, in modo da garantire in ogni momento la sicurezza delle persone che si debbono recare in tali luoghi anche solo per attività di verifica e manutenzione.

All'esito, sono stati individuati ed effettuati interventi immediati al fine di ripristinare e mettere a norma i siti che maggiormente necessitavano di adeguamenti in materia di sicurezza ed è stata compilata una lista, periodicamente rivisitata ed aggiornata, nella quale vengono inserite tutte le esigenze di miglioramento di sicurezza e comfort di impianti, uffici e siti remoti. A tal fine, inoltre, anche in adempimento di specifici obblighi di legge, è stata avviata l'indagine ambientale su tutti gli impianti aziendali per verificarne la rispondenza ai requisiti di corretta funzionalità in relazione agli agenti fisici (ad esempio illuminamento, rumore, qualità dell'aria, campi elettromagnetici, etc..) che possono incidere sulla sicurezza e salute dei lavoratori nei luoghi di lavoro.

È stata effettuata, nel corso del 2010, l'iscrizione di ENAV al Sistri, il nuovo sistema di tracciamento informatico dei rifiuti generati dall'Azienda, che prevede la tracciabilità del percorso effettuato dal momento della produzione del rifiuto alla sua definitiva eliminazione, attraverso dispositivi USB forniti in dotazione ai singoli impianti.

La Funzione Contenzioso, Sicurezza del Lavoro e Privacy, assiste ogni impianto e/o Funzione interessate nell'esatto adempimento degli obblighi previsti dalla specifica normativa.

Prosegue, inoltre, l'attività di formazione di responsabili ed addetti al piano di emergenza, nonché all'attività di primo soccorso, dall'inizio dell'anno effettuate anche unitamente al personale di Technosky per un'ottimizzazione di tempi e costi.

È stato, infine, elaborato un nuovo corso di formazione *e-learning* in materia di sicurezza, attivo dall'inizio dell'anno 2011 rivolto a tutti i lavoratori.

FORMAZIONE

Il 2010 ha visto per Academy un sostanziale incremento delle attività formative che si è concretizzato in 252.000 ore di training (un 30% di ore in più rispetto al 2009), con un contenimento dei costi ottenuto grazie all'ottimizzazione nell'utilizzo dei docenti e alla conseguente riduzione dei costi di trasferta dei supporti esterni.

ANS Training ha continuato l'attività di formazione istituzionale secondo il trend ormai consolidato da tempo; sono stati attivati 7 nuovi corsi *Ab-initio* qualifica APS/RAD, 3 nuovi corsi *Ab-initio* qualifica FISO, 8 nuovi corsi per la qualificazione di Istruttori operativi e Metodologia Didattica, 2 nuovi corsi di conversione qualifica ACS/RAD, per un totale complessivo di 248 allievi. Le attività relative alla competenza linguistica

del personale operativo sono state focalizzate sulla definizione delle specifiche funzionali per l'individuazione di un prodotto *e-learning* che possa realizzare il mantenimento del livello di conoscenza della lingua inglese agli standard previsti dal livello 4 ICAO per i Controllori del Traffico Aereo.

La *Formazione tecnologica*, il cui presidio è stato istituito nel 2008, avendo come obiettivo l'omogeneizzazione delle conoscenze tecniche del personale di ENAV, ha delineato l'offerta complessiva e, sulla base delle linea guida ATSEP, realizzato un percorso formativo "ad hoc" di livello universitario sui temi *Basic* e *Qualification* destinato oltre che ai tecnici ENAV anche ai tecnici di TechnoSky. Il percorso avrà il necessario completamento nei prossimi due anni anche attraverso lo sviluppo dei contenuti relativi al *System and equipment*.

L'attività della *Formazione manageriale e tecnico-amministrativa* ha visto la ridefinizione e progettazione del nuovo impianto di formazione manageriale finalizzato a consolidare le competenze e le *soft skill* del management, sia in relazione all'acquisizione di nuove responsabilità e ai risultati della valutazione delle performance, sia in relazione alle linee guida strategiche e di sviluppo dell'azienda. Sono stati inoltre realizzati seminari di approfondimento su ENAV, un aggiornamento al personale degli ACC e delle sedi centrali sui principali temi aziendali. Sono proseguite inoltre le attività di supporto per la formazione esterna e *in-house* legate all'aggiornamento professionale delle persone che operano nelle diverse funzioni.

Formazione in e-learning

Attraverso la piattaforma *e-learning* anche in questo anno sono stati attivati percorsi di training individuali riguardanti la formazione obbligatoria per legge (sicurezza sul lavoro e privacy), i corsi a catalogo e di lingua. La modalità della formazione in *e-learning*, per un'azienda come ENAV, capillarmente distribuita sul territorio, consente immediatezza di erogazione, flessibilità ed efficienza.

Sono da menzionare inoltre:

- la realizzazione della seconda edizione della "S*chool in Aviation Management*", iniziativa di alta formazione che ha coinvolto primari attori del settore del trasporto aereo, realizzata in collaborazione con l'Università di Bologna e con il patrocinio dell'ENAC;
- il percorso di ottimizzazione e focalizzazione dell'organizzazione di Academy, attraverso l'individuazione di una struttura organizzativa capace di valorizzare maggiormente l'integrazione tra le funzioni e l'apporto trasversale di aree di competenza e servizi quali l'ingegnerizzazione delle metodologie didattiche e dei prodotti formativi, le segreterie didattiche, il presidio di progetti formativi destinati a clienti esterni;
- l'integrazione dei processi di Academy nell'ambito del più ampio progetto ESPER, in modo da realizzare una strumento applicativo finalizzato a rendere più efficienti i processi di supporto alla formazione e rendere disponibili, in tempo reale, le relative informazioni alle funzioni aziendali interessate;

- le attività per l'approvazione dei progetti esecutivi per la realizzazione del secondo edificio a Forlì, destinato ad ospitare le tecnologie di simulazione.

LA CERTIFICAZIONE ENAC E LA CERTIFICAZIONE DI QUALITÀ

Nel corso del 2010 e dei primi mesi del 2011, ENAC ha svolto, con riscontri positivi, le previste attività di sorveglianza presso i siti ENAV in vista del rinnovo del certificato *"Single European Sky"* che scadrà a giugno del 2011 e del mantenimento della Certificazione di ENAV-Academy quale "Organizzazione di formazione" per i Controllori del Traffico Aereo.

Il 17 dicembre 2010, l'Ente di certificazione internazionale DNV (Det Norske Veritas) ha emesso il nuovo certificato di qualità di ENAV valido per il triennio 2011-2013. Tale traguardo è stato raggiunto al termine dell'iter di rinnovo della certificazione, in cui l'Ente ha riesaminato globalmente il Sistema di Gestione per la Qualità aziendale mediante un intenso programma di audit, che ha coinvolto le sedi centrali e territoriali di ENAV. Con tale rinnovo della certificazione si è concluso, di fatto, il primo ciclo di vita del Sistema Qualità. Infatti la prima certificazione era stata conseguita alla fine del 2007 ed il relativo certificato di conformità alla norma UNI EN ISO 9001, successivamente aggiornato alla versione 2008 della norma stessa, aveva appunto validità triennale.

Nei primi mesi del 2011 ENAV ha, infine, conseguito, per la propria flotta aerea di Radiomisure, il "Certificato di Operatore di Lavoro Aereo", rilasciato da ENAC, necessario per l'esecuzione di voli per attività di radio-misurazione (attività economiche diverse dal trasporto aereo di passeggeri, posta, merci). La certificazione conseguita va quindi ad aggiungersi ai Certificati di Approvazione di "Impresa per la Gestione della Navigabilità Continua" e di "Impresa di Manutenzione" già ottenuti nel corso del 2009.

ALTRE INFORMAZIONI

CONTRATTI DI PROGRAMMA E DI SERVIZIO STATO /ENAV

A febbraio 2010 è stato registrato dalla Corte dei Conti il Contratto di Programma 2004 – 2006, sottoscritto con i Ministri dell'Economia e delle Finanze, delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Difesa dopo i pareri favorevoli delle competenti Commissioni parlamentari. A seguito del proprio parere favorevole espresso, con riserva, a maggio 2009, in merito all'approvazione dei Contratti di Programma e di Servizio 2007-2009 tra Stato ed ENAV, nel giugno 2010 il CIPE ha reso nuovamente il proprio parere, con prescrizioni, sui medesimi testi contrattuali. Successivamente all'inserimento degli emendamenti ai testi contrattuali, da parte del gruppo di lavoro interministeriale, l'iter relativo al Contratto di Servizio si concluderà con la sottoscrizione delle parti, mentre per il Contratto di Programma è previsto anche il rilascio dei pareri delle competenti Commissioni parlamentari.

Sono tuttora in corso i lavori del gruppo interministeriale per la predisposizione degli schemi di Contratti di Programma e di Servizio 2010-2012.

DECRETI INTERMINISTERIALI DI CAMBIO DI STATUS DI AEROPORTI MILITARI

Dopo i decreti interministeriali degli ultimi anni che hanno riguardato il cambio di status da militare a civile ed il trasferimento dei servizi della navigazione aerea dall'Aeronautica militare ad ENAV sugli aeroporti di Brescia Montichiari, Cagliari, Verona Villafranca, Treviso S. Angelo, Brindisi Casale e Rimini Miramare, risultano in corso di predisposizione i decreti interministeriali relativi agli aeroporti di Ciampino e di Comiso (quest'ultimo, ai sensi dell'art. 4-ter, comma 3, della legge 3 agosto 2009, n. 1021).

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

In stretto coordinamento con i Ministeri e con gli Enti competenti si sta procedendo all'attuazione del disposto dei decreti ed alla pianificazione dell'impiego delle parziali risorse disponibili.

DECRETO LEGISLATIVO 231/2001

ENAV si è dotata del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs n. 231/2001 che provvede ad aggiornare al fine di tener conto delle modifiche normative e delle variazioni organizzative aziendali.

RECENTI VICENDE GIUDIZIARIE

Il 26 novembre 2010 sono state notificate alla Società ed a tre componenti del Consiglio di amministrazione comunicazioni di garanzia per le ipotesi di reato di cui, rispettivamente, all'art. 25 D. Lgs. 231/2001, all'art. 2 del D.Lgs. 74/2000 e all'art. 319 c.p., e connessi provvedimenti di perquisizione e sequestro di documentazione riguardante procedure di approvvigionamento, con specifico riferimento a rapporti intercorsi con alcune società.

In merito ai relativi procedimenti sono stati effettuati i necessari approfondimenti e, a chiarimento delle posizioni della Società e dei relativi vertici, è stata consegnata all'Autorità Giudiziaria ulteriore documentazione riguardante, tra l'altro, le modalità di affidamento a Selex Sistemi Integrati, del gruppo Finmeccanica, dei lavori in ambito aeroportuale. A tutela delle ragioni di ENAV e della controllata Techno Sky S.r.l., all'Autorità Giudiziaria è stata altresì trasmessa ulteriore documentazione riguardante specifiche iniziative di verifiche di audit avviate da ENAV, sin dall'inizio dell'esercizio, sui rapporti contrattuali intrattenuti con una specifica società da parte di Techno Sky; società controllata, presso la cui sede sono stati notificati, sempre in data 26 novembre 2010, atti concernenti provvedimenti di perquisizione e

sequestro riguardanti procedure di approvvigionamento di precedenti esercizi e comunicazioni di garanzia riguardanti ipotesi di reato per le due persone che avevano da ultime ricoperto la carica di presidente e di amministratore delegato di Techno Sky, ma che tuttavia, a tale data, non rivestivano più alcun ruolo né intrattenevano rapporti di sorta con Techno Sky.

Al riguardo, sulla base dello stato attuale delle conoscenze ed in considerazione delle analisi effettuate, si ritiene che il patrimonio di ENAV S.p.A. e del Gruppo ENAV, nella sua consistenza attuale e prospettica, non sia esposto a rischi.

DECRETO LEGISLATIVO 196/2003

Nel corso dell'anno 2010 la Funzione Contenzioso, Sicurezza del Lavoro e Privacy ha effettuato, in accordo con le Funzioni SIG e OCS-SA, un costante monitoraggio sulle misure di sicurezza in materia di protezione dei dati personali come individuate nel Documento Programmatico sulla Sicurezza, predisposto ai sensi del D.lgs.196/2003 e sottoscritto dall'Amministratore Delegato il 31 marzo 2010.

Sono stati verificati, pertanto, la distribuzione dei compiti e delle responsabilità all'interno delle strutture aziendali, le misure di sicurezza e gli accorgimenti tecnici ed informatici adottati per garantire l'integrità e la disponibilità dei dati ed è stata effettuata, come previsto dal Provvedimento del Garante della Privacy del 27 novembre 2008, la valutazione sull'operato degli Amministratori di Sistema, ad un anno dalla loro designazione.

È stato realizzato un nuovo corso di formazione in modalità *e-learning* che viene erogato, in autoistruzione, a tutti coloro che, in ragione delle loro attività, debbono trattare dati personali e, di conseguenza, essere specificamente formati per ottenere la nomina di responsabile o incaricato del trattamento dei dati. Infine, si sta concludendo in questo periodo l'analisi dei rischi cui sono esposti i dati personali presenti in azienda e delle misure di sicurezza intraprese per fronteggiarli.

Il documento, che verrà allegato al Documento programmatico sulla Sicurezza che l'Amministratore Delegato, Titolare del trattamento dei dati personali, firmerà entro il 31 marzo 2011, ha visto la collaborazione di tutte le Funzioni Aziendali e porterà all'elaborazione di un nuovo piano di mitigazione del rischio a medio - lungo termine, che verrà monitorato costantemente per adeguarlo alle modifiche organizzative ed operative tempo per tempo intervenute in azienda.

NORMATIVA SULLA GESTIONE DEI FLUSSI FINANZIARI

Con riferimento alla normativa sulla gestione dei flussi finanziari delle società non quotate totalmente partecipate dallo Stato, direttamente o indirettamente, ed in particolare al decreto legge n. 78 del 1° luglio 2009 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 102 del 3 agosto 2009, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha provveduto in data 25 febbraio 2010 all'emanazione del provvedimento attuativo

conformemente a quanto previsto dall'art. 18 comma 1 del D.L. 78/09. In tale provvedimento, a modifica di quanto inizialmente previsto di accentrare la liquidità sui conti di Tesoreria dello Stato, vengono definite le informazioni da trasmettere relativamente alle giacenze bancarie e relative condizioni economiche applicate dalle banche, oltre che le informazioni connesse al ricorso alle forme di indebitamento. Tali informazioni, a decorrere dal 12 novembre 2010 e riferite al mese di luglio 2010, vengono fornite attraverso una procedura informatica messa a disposizione dal Dipartimento del Tesoro. Il decreto prevede che le suddette informazioni vengano fornite su base mensile entro 90 giorni dalla fine del mese di riferimento. ENAV, ha fornito le informazioni richieste anche per la controllata Techno Sky.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA DI ENAV S.P.A. E DEL GRUPPO

DATI ECONOMICI

ENAV S.P.A.

L'esercizio 2010 di ENAV chiude con un utile di esercizio di 15.502 migliaia di Euro in aumento di 7.695 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente come riportato nel seguente prospetto (importi in migliaia di Euro):

ENAV S.p.A.	Esercizio		Variazioni	
	2010	2009	Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	738.806	712.004	26.802	3,8%
Altri ricavi	39.630	34.582	5.048	14,6%
Totale ricavi	**778.436**	**746.586**	**31.850**	**4,3%**
Costi del personale	(379.616)	(374.157)	(5.459)	1,5%
Costi esterni	(207.081)	(204.481)	(2.600)	1,3%
Incrementi per lavori interni	3.103	3.074	29	0,9%
Ebitda	**194.842**	**171.022**	**23.820**	**13,9%**
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(156.336)	(147.905)	(8.431)	5,7%
Contributi PON	16.170	15.968	202	1,3%
Ebit	**54.676**	**39.085**	**15.591**	**39,9%**
Proventi (oneri) finanziari	(4.220)	(2.697)	(1.523)	56,5%
Proventi (oneri) straordinari	(1.457)	(428)	(1.029)	240,4%
Risultato ante imposte	**48.999**	**35.960**	**13.039**	**36,3%**
Imposte correnti, anticipate e differite	(33.497)	(28.153)	(5.344)	19,0%
Utile netto	**15.502**	**7.807**	**7.695**	**98,6%**

Sulla formazione di tale risultato, hanno principalmente inciso i seguenti fattori.

- L'effetto combinato del maggiore volume di traffico assistito e dell'incremento tariffario. Quanto all'incremento del traffico aereo assistito, essenzialmente riconducibile alla rotta, è stato registrato, in termini di unità di servizio sviluppate, un +5,9% rispetto al dato del 2009, anno in cui si è assistito ad una perdita di domanda del -6%. Quanto all'incremento della tariffa applicata, si ricorda che la stessa è aumentata di Euro 2,66 attestandosi ad Euro 68,51. Tale effetto combinato, ha generato maggiori ricavi per 45,5 milioni di Euro relativi al traffico pagante. Anche il terminale ha registrato un incremento rispetto al 2009 pari, in termini di unità di servizio, al +3% ed in termini assoluti a 1 milione di Euro. Il maggior traffico assistito ha generato effetti anche sui ricavi legati alle esenzioni incrementati globalmente di 8,1 milioni di Euro. La componente *balance* ha inciso nell'esercizio per 28,9 milioni di Euro e contiene sia la componente legata alla rotta pari a 15,6 milioni di Euro che il balance di terminale pari a 13,3 milioni di Euro, determinato a seguito del cambiamento di determinazione della tariffa di terminale per l'introduzione del Regolamento Comunitario 1794/2006 a valere dal 2010;
- L'aumento del costo del personale per 5,5 milioni di Euro riguardante sia la parte fissa della retribuzione, per 2,9 milioni di Euro, a seguito del rinnovo del biennio economico 2010-2011 che ha previsto un incremento dei minimi delle classi stipendiali ed un riconoscimento di un *una tantum* per il periodo di vacanza contrattuale, una riduzione della parte variabile della retribuzione per 0,7 milioni

di Euro principalmente connessa al premio di risultato ed un incremento degli altri costi per la politica di incentivazione all'esodo effettuata nel corso dell'esercizio. L'organico medio a fine anno è risultato inferiore di 30 unità rispetto al 2009;

- L'incremento contenuto dei costi esterni pari al +1,3% rispetto al 2009 riconducibile alla manutenzione degli impianti non operativi (infrastrutture civili, edili etc.) e agli oneri diversi di gestione per la perdita su crediti rilevata nell'esercizio.

A seguito delle suddette variazioni, il margine operativo lordo (Ebitda) si è incrementato del 13,9% rispetto all'esercizio precedente attestandosi a 194,8 milioni di Euro. L'incremento degli ammortamenti, a seguito dell'entrata in uso dei progetti di investimento avviati negli esercizi precedenti, e la svalutazione dei crediti legati alle compagnie aeree in difficoltà, determinano un maggior costo per 8,4 milioni di Euro pari ad un +5,7% rispetto al 2009 incidendo in tal modo sul risultato operativo (Ebit) che si attesta a 54,7 milioni di Euro, comunque superiore al 2009 del 39,9%. L'utile di esercizio che si attesta a 15,5 milioni di Euro risente, principalmente, dei minori proventi finanziari rilevati nell'esercizio a seguito dell'incasso del credito IVA e del maggior carico fiscale per 5,3 milioni di Euro, pari ad un incremento del 19% rispetto al 2009, a seguito del maggior imponibile fiscale generato nel 2010.

GRUPPO ENAV

Con riferimento ai dati del Gruppo ENAV, si registra un margine operativo lordo pari a 196,1 milioni di Euro con un incremento di circa il 13% rispetto all'esercizio precedente, risultato che risente dei maggiori ricavi connessi all'attività istituzionale a fronte di un decremento dei costi esterni a livello consolidato, dovuto anche alla contrazione delle attività verso il mercato terzo effettuate dalla controllata Techno Sky nel 2010. Tale decremento è parzialmente compensato dall'incremento del costo del personale, dovuto anche agli effetti del rinnovo contrattuale avvenuto in Techno Sky nel corso del 2009; l'effetto combinato di tali dinamiche evidenzia tuttavia una contrazione netta dei costi operativi a fronte di un incremento del fatturato. Il risultato operativo netto si attesta a 43,5 milioni di Euro, risentendo peraltro dell'effetto negativo connesso all'incremento dei costi per ammortamenti, che detratto l'effetto derivante dagli oneri finanziari e dalle partite della gestione straordinaria, determina un risultato ante imposte di 37,2 milioni di Euro con un sostanziale incremento del 46,1% rispetto all'esercizio precedente. Infine, il carico fiscale a livello di gruppo, pari a 35,1 milioni di Euro e l'ammortamento dell'avviamento operato a livello consolidato pari a 11 milioni di Euro, concorrono alla determinazione del risultato netto che evidenzia un utile consolidato di 2,1 milioni di Euro.

GRUPPO ENAV	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Variazioni Valori	Variazioni %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	743.761	729.393	14.368	2,0%
Altri ricavi	39.003	34.695	4.308	12,4%
Totale ricavi	**782.764**	**764.088**	**18.676**	**2,4%**
Costi del personale	(431.768)	(424.694)	(7.074)	1,7%
Costi esterni	(177.324)	(190.828)	13.504	-7,1%
Incrementi per lavori interni	22.355	24.758	(2.403)	-9,7%
Ebitda	**196.027**	**173.324**	**22.703**	**13,1%**
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(168.709)	(160.753)	(7.956)	4,9%
Contributi PON	16.170	15.968	202	1,3%
Ebit	**43.488**	**28.539**	**14.949**	**52,4%**
Proventi (oneri) finanziari	(4.108)	(2.468)	(1.640)	66,5%
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0	0	
Proventi (oneri) straordinari	(2.100)	(554)	(1.546)	279,1%
Risultato ante imposte	**37.280**	**25.517**	**11.763**	**46,1%**
Imposte correnti, anticipate e differite	(35.133)	(29.945)	(5.188)	17%
Utile (Perdita d'esercizio)	**2.147**	**(4.428)**	**6.575**	**148,5%**

DATI PATRIMONIALI

ENAV S.P.A.

(importi in migliaia di Euro)

ENAV S.p.A.	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	88.588	80.005	8.583
Immobilizzazioni materiali	1.265.381	1.201.638	63.743
Immobilizzazioni finanziarie	114.817	114.817	-
Capitale immobilizzato	**1.468.786**	**1.396.460**	**72.326**
Rimanenze di magazzino	71.024	69.917	1.107
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	710.871	602.871	108.000
Debiti	(323.503)	(296.866)	(26.637)
Fondi per rischi ed oneri	(58.973)	(54.239)	(4.734)
Ratei e risconti passivi	(200.527)	(120.005)	(80.522)
Capitale d'esercizio	**198.892**	**201.678**	**(2.786)**
Trattamento di fine rapporto	**(40.287)**	**(41.325)**	**1.038**
Capitale investito netto	**1.627.391**	**1.556.813**	**70.578**
Coperto da:			
Capitale proprio	1.252.270	1.244.185	8.085
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	375.121	312.628	62.493
	1.627.391	**1.556.813**	**70.578**

La struttura patrimoniale di ENAV è caratterizzata da un *capitale investito netto* di 1.627,4 milioni di Euro coperto per il 77% dal capitale proprio e per il restante 23% dall'indebitamento finanziario netto. Rispetto all'esercizio precedente, il capitale investito netto si è incrementato di 70,6 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento del capitale immobilizzato per 72,3 milioni di Euro strettamente collegato agli investimenti infrastrutturali e tecnologici effettuati dalla Società per l'ammodernamento degli impianti che risentono dell'ingente piano investimenti avviato negli anni precedenti;
- lieve decremento del capitale d'esercizio per 2,8 milioni di Euro dovuto essenzialmente all'effetto netto dei seguenti eventi: i) incremento netto dei crediti per 108 milioni di Euro, rappresentati

dall'iscrizione dei crediti verso enti pubblici per contributi in conto impianti pari a 72,8 milioni di Euro, presenti anche nella voce risconti passivi, maggior credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze per la quota maturata nell'esercizio pari a 143,5 milioni di Euro e la riduzione dei crediti tributari a seguito dell'incasso del credito IVA richiesto a rimborso negli anni 2005 e 2007 per 82,9 milioni di Euro; ii) incremento dei debiti principalmente verso fornitori per l'avanzamento dei programmi di investimento; iii) incremento netto dei fondi rischi principalmente a seguito della destinazione di quota parte del risultato di esercizio 2009 al fondo stabilizzazione tariffe come deliberato dall'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio tenutasi il 18 maggio 2010.

Il capitale proprio si attesta a 1.252,3 milioni di Euro con un incremento di 8 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente per effetto netto tra quanto precedentemente riportato in merito al fondo stabilizzazione tariffe ed il risultato dell'esercizio 2010 pari a 15,5 milioni di Euro.

L'indebitamento finanziario netto si è attestato a 375,1 milioni di Euro con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 62,5 milioni di Euro a seguito del mancato incasso dei crediti vantati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze che a fine 2010, al netto degli acconti, ammonta a 314 milioni di Euro. L'indebitamento finanziario netto risulta così composto (dati in migliaia di Euro):

ENAV S.p.A.	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Variazioni
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	430.000	365.000	65.000
Attività finanziarie non immobilizzate	(40.250)	(39.982)	(268)
Disponibilità liquide	(14.629)	(12.390)	(2.239)
Indebitamento finanziario netto	**375.121**	**312.628**	**62.493**

GRUPPO ENAV

GRUPPO ENAV	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	156.023	158.863	(2.840)
Immobilizzazioni materiali	1.260.408	1.201.215	59.193
Immobilizzazioni finanziarie	20.440	21.764	(1.324)
Capitale immobilizzato	**1.436.871**	**1.381.842**	**55.029**
Rimanenze di magazzino	73.897	70.497	3.400
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	719.350	613.131	106.219
Debiti	(323.646)	(301.690)	(21.956)
Fondi per rischi ed oneri	(59.969)	(54.958)	(5.011)
Ratei e risconti passivi	(200.597)	(120.069)	(80.528)
Capitale d'esercizio	**209.035**	**206.911**	**2.124**
Trattamento di fine rapporto	**(61.679)**	**(63.463)**	**1.784**
Capitale investito netto	**1.584.227**	**1.525.290**	**58.937**
Coperto da:			
Capitale proprio	1.205.474	1.210.745	(5.271)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	378.753	314.545	64.208
	1.584.227	**1.525.290**	**58.937**

Con riferimento al Gruppo ENAV, il capitale investito netto si attesta a 1.584,2 milioni di Euro in aumento rispetto all'esercizio precedente, coperto per il 76,1% da capitale proprio e per il restante 23,9%

dall'indebitamento finanziario netto. Tale incremento risente principalmente degli investimenti effettuati, pur considerando l'ammortamento della differenza di consolidamento, e dell'aumento del capitale circolante operativo, influenzato dalla dinamica dei crediti nei confronti dello Stato. Il capitale proprio si attesta a 1.205,5 milioni di Euro, con un decremento di circa 5,2 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente principalmente per effetto della destinazione di parte dell'utile d'esercizio 2009 della controllante al fondo stabilizzazione tariffe. L'indebitamento finanziario netto ammonta a 378,7 milioni di Euro ed è così composto:

GRUPPO ENAV	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Variazioni
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	433.862	367.045	66.817
Debiti verso altri finanziatori	2	0	2
Attività finanziarie non immobilizzate	(40.250)	(39.982)	(268)
Disponibilità liquide	(14.861)	(12.518)	(2.343)
Indebitamento finanziario netto	**378.753**	**314.545**	**64.208**

La variazione della posizione finanziaria netta risente essenzialmente degli effetti connessi ai maggiori investimenti finanziati in parte con il *cash flow* della gestione corrente, nelle more dell'incasso dei crediti nei confronti dello Stato che condiziona negativamente l'evoluzione del capitale circolante.

DATI FINANZIARI

Al 31 dicembre 2010 la liquidità di ENAV e del Gruppo è così rappresentata:

		Enav S.p.A 2010	Enav S.p.A 2009	Gruppo Enav 2010	Gruppo Enav 2009
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		**12.391**	**25.242**	**12.518**	**28.146**
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	161.768	246.012	154.134	238.025
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(224.264)	(269.879)	(218.344)	(265.936)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	64.734	11.016	66.552	12.283
Flusso delle disponibilità liquide	**a+b+c**	**2.238**	**(12.851)**	**2.342**	**(15.628)**
Disponibilità liquide alla fine del periodo		**14.629**	**12.391**	**14.860**	**12.518**

Il saldo delle disponibilità liquide di ENAV, si attesta a 14,6 milioni di Euro con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 2,23 milioni di Euro a seguito della minore liquidità prodotta dalla gestione corrente parzialmente compensata dal minor flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento per 45,6 milioni di Euro, attestandosi a 224,3 milioni di Euro, il cui saldo netto è stato compensato attraverso il ricorso a capitale di terzi.

Il saldo delle disponibilità liquide del Gruppo ammonta a 14,9 milioni di Euro tendenzialmente in linea con la liquidità della Controllante, anche a seguito della minore liquidità apportata da Techno Sky che ha fatto ricorso a capitale di terzi a copertura del flusso di cassa generato dall'attività d'esercizio.

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

DATI ECONOMICI DELLA CONTROLLATA TECHNO SKY

L'esercizio 2010 della società controllata Techno Sky, chiude con un utile netto di 148 migliaia di Euro.

Di seguito viene riportato un prospetto economico sintetico dei risultati del 2010 (importi in migliaia di Euro):

	Esercizio		Variazioni	
	2010	2009	Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	85.369	100.334	(14.965)	-14,9
Altri ricavi	1.734	536	1.198	223,5
Totale ricavi	**87.103**	**100.870**	**(13.767) -**	**13,6**
Costi del personale	(52.152)	(50.537)	(1.615)	3,2
Costi esterni	(30.165)	(44.810)	14.645	-32,7
Ebitda	**4.786**	**5.523**	**(737) -**	**13,3**
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(1.323)	(1.586)	263	-16,6
Ebit	**3.463**	**3.937**	**(474) -**	**12,0**
Proventi (oneri) finanziari	112	341	(229)	-67,2
Proventi (oneri) straordinari	(643)	(126)	(517)	410,3
Risultato ante imposte	**2.932**	**4.152**	**(1.220) -**	**29,4**
Imposte correnti, anticipate e differite	(2.784)	(2.916)	132	-4,5
Utile netto	**148**	**1.236**	**(1.088) -**	**88,0**

I ricavi, pari a 87,1 milioni di Euro evidenziano una riduzione di circa il 26% rispetto all'esercizio precedente e si riferiscono per l'96% a prestazioni erogate in favore di ENAV e, per la restante parte, a clienti terzi. Tali ricavi comprendono principalmente: i) la gestione tecnica e manutenzione dei sistemi operativi ATC, per 61 milioni di Euro, importo rimasto invariato anche per il triennio 2009/2011 a parità di perimetro di aeroporti e siti assistiti; ii) i ricavi per commesse legate ad investimenti in conto capitale per ENAV per 22,8 milioni di Euro; iii) i ricavi verso clienti terzi per 2,8 milioni di Euro sensibilmente ridottisi rispetto all'esercizio precedente (16,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2009). Tale ultimo aspetto evidenzia la capacità di sviluppo della società che, nonostante la forte contrazione del mercato terzo, è riuscita a contenere i costi in modo tale da conseguire comunque un risultato economico positivo.

Con riferimento ai costi dell'esercizio, vi è stato un incremento del costo del personale di circa 1,6 milioni di Euro legato principalmente al rinnovo del contratto integrativo avvenuto il 1° aprile 2009 con validità quadriennale. L'organico al 31 dicembre 2010 ammonta a 800 dipendenti in aumento di 4 unità rispetto al 2009. I costi esterni si sono ridotti di 14,6 milioni di Euro, in diretta correlazione ai ricavi del mercato terzo.

L'azione di contenimento dei costi ha consentito di conseguire un Ebit sostanzialmente in linea con quello dell'esercizio precedente ed ammonta a 3,4 milioni di Euro, dedotti i costi per ammortamenti e svalutazioni anch'essi in linea con il 2009.

Il risultato dell'esercizio rappresenta in maniera significativa gli sforzi effettuati e il potenziale sviluppo della Società che, anche in una situazione di difficoltà del mercato di riferimento, è riuscita a conseguire un risultato netto positivo.

RISCHI ED INCERTEZZE

Il Management di ENAV individua e valuta le tipologie di rischio connesse alle attività del Gruppo allo scopo di gestire gli stessi in modo ottimale e di salvaguardare il "valore" per l'azionista. La responsabilità nella definizione ed approvazione delle linee guida della politica di gestione dei rischi della Società e del Gruppo è del Consiglio di Amministrazione. Allo stato attuale occorre evidenziare che non si rilevano situazioni particolari che possano determinare impatti significativi sull'andamento economico e finanziario del Gruppo. Pur tuttavia, si illustrano di seguito le aree di attenzione sulle quali la Direzione Aziendale di prassi esercita un monitoraggio attento.

Rischio tasso di interesse

Le oscillazioni dei tassi interesse influiscono sul livello degli oneri finanziari netti del Gruppo e sul valore dei *cash flows* futuri. La principale fonte di esposizione al rischio di tasso di interesse deriva dall'indebitamento finanziario espresso a tasso variabile, utilizzato per far fronte alle proprie attività istituzionali. L'obiettivo del Management è teso a minimizzare tale rischio attraverso una sistematica attività di negoziazione con gli istituti di credito, tutti sempre di primario *standing*, al fine di ottimizzare il costo della provvista, articolando in modo efficace il mix nella struttura e nelle forme tecniche dei finanziamenti concordati.

Rischio prezzo

La Società è esposta al rischio di variazioni del *fair value* riferito agli strumenti finanziari costituiti da fondi assicurativi azionari ed obbligazionari, le cui quotazioni risentono della negativa congiuntura dei mercati finanziari. La Società ha fronteggiato tale rischio attraverso la selezione di investimenti con controparti di primario standing e con la composizione di un portafoglio titoli valutati positivamente dalle principali società di *rating*. Aggiornamenti sul portafoglio titoli sono periodicamente poste all'attenzione dell'alta dirigenza. Alla data di bilancio, il *fair value* dei titoli è pari 38,8 milioni di euro, con una minusvalenza latente di 1,4 milioni di euro. Come illustrato nella nota integrativa, sulla base della qualità degli *assets* posseduti e stante le positive prospettive di recupero del mercato nel breve e medio periodo, gli Amministratori hanno escluso rischi di perdite durevoli di valore sugli investimenti in essere.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è da intendersi come l'eventualità che ENAV o una società del Gruppo possano trovarsi nelle condizioni di non poter far fronte agli impegni di pagamento, previsti o imprevisti, per difficoltà nel reperire risorse finanziarie o difficoltà di liquidare attività sul mercato, pregiudicando l'operatività quotidiana e la situazione finanziaria della Società o del Gruppo stesso. La conseguenza sarebbe un impatto negativo sul risultato economico nel caso in cui il Gruppo fosse costretto a sostenere costi addizionali per onorare i propri impegni. Al riguardo, la definizione e l'ottimizzazione della struttura finanziaria di breve e di medio lungo periodo e la gestione dei relativi flussi finanziari del Gruppo è assicurata dalla Direzione Amministrativa, nel rispetto degli indirizzi generali fissati dagli Organi Aziendali. Le scelte sono state orientate, oltre che a garantire risorse finanziarie disponibili adeguate per gli impegni operativi di breve termine, sistematicamente monitorati attraverso l'attività di pianificazione e riprevisione di tesoreria, anche ad assicurare un adeguato livello di elasticità per i programmi di sviluppo a medio lungo termine di ENAV, relativi ai contratti di investimento rientranti in un ingente piano sviluppato negli anni, pari a circa 1,5 miliardi di Euro, riguardanti la modernizzazione tecnologica ed infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. La Società ha pertanto, già a partire dagli esercizi precedenti, ridotto il rischio di liquidità adottando politiche finanziarie basate sulla diversificazione dei soggetti finanziatori, sul mantenimento di un equilibrio in termini di durata e composizione del debito e attraverso un'adeguata struttura degli affidamenti bancari. L'autorevole *standing* creditizio di cui gode la Società, gli ha consentito l'accesso ad un'ampia gamma di linee di finanziamento, caratterizzate da doti di flessibilità nella possibilità di rientro e rinegoziazione, peraltro a costi competitivi nonostante lo scenario di riferimento esterno sia caratterizzato da irrigidimenti del mercato del credito e da tensioni sugli *spread* applicati.

Il Gruppo monitora costantemente l'evoluzione del livello di indebitamento in rapporto al patrimonio netto ed in particolare la posizione finanziaria netta e la generazione di cassa delle attività istituzionali.

La stipula di tali linee di finanziamento è subordinata al rispetto di alcune soglie convenzionali, con misurazione su base annua, associate ai seguenti *covenants* finanziari misurati a livello di bilancio consolidato di Gruppo:

- Indebitamento finanziario netto/EBITDA
- Indebitamento finanziario netto/Patrimonio Netto

Il mancato rispetto di tali parametri finanziari implicherebbe la possibilità di revoca da parte degli istituti finanziari. Si segnala tuttavia che i suddetti *covenants* sono pienamente rispettati alla data del 31 dicembre 2010. Allo stato attuale, la Società, attraverso la diversificazione degli affidamenti e la disponibilità di linee di credito, ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare le prevedibili esigenze finanziarie.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione del Gruppo a potenziali perdite che possono derivare dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte. Il Gruppo è esposto al rischio di

credito dalle sue attività operative, soprattutto per crediti commerciali. Al 31 dicembre 2010, la quasi totalità dei saldi crediti verso clienti è concentrato verso Eurocontrol (mandatario all'incasso nei confronti dei vettori aerei) e lo Stato. Ad ogni data di bilancio, si effettua un'analisi sulla necessità di una svalutazione per i clienti più importanti, basata sulle situazioni di incertezza comunicate da Eurocontrol (difficoltà economico/finanziarie dei vettori) e da valutazioni interne sul *rating* creditizio desunte dai bilanci e dalla stampa specializzata; è esclusa la Pubblica Amministrazione che, nonostante i noti fisiologici ritardi connessi allo stato della finanza pubblica, non pone dubbi sul merito creditizio.

Informativa sui altri rischi ed incertezze

Andamento del mercato

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

Tale attività è subordinata al quadro economico generale che incide sia in termini di traffico sviluppato sia in termini regolatori, comprese leggi che attuano protocolli o convenzioni internazionali. L'effetto economico connesso alla contrazione della domanda viene parzialmente mitigato attraverso il *balance* che opera in una logica di *cost recovery*.

Stime contabili significative

La preparazione del bilancio richiede agli Amministratori di effettuare valutazioni discrezionali, stime ed ipotesi che influenzano i valori di ricavi, costi, attività e passività, e l'indicazione di passività potenziali. I risultati che si realizzeranno potrebbero differire da tali stime; le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente nel conto economico. Si segnala che gli amministratori hanno esercitato tale discrezionalità principalmente ai fini della:

- valutazione dell'esistenza dei presupposti di continuità aziendale;
- valutazione delle passività potenziali connessi ai fondi rischi ed oneri;
- valutazione dell'assenza di perdita durevole di valore in relazione ai Fondi assicurativi iscritti tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni;
- stima dell'ammontare delle attività per imposte anticipate che possono essere contabilizzate, tenuto conto della probabile manifestazione temporale, dell'ammontare degli imponibili fiscali futuri e della strategia di pianificazione delle imposte future.

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

La Società non effettua operazioni con altre parti correlate diverse dalle sue entità partecipate e dai Ministeri controllanti e vigilanti, e intrattiene rapporti infragruppo regolati, salvo se non diversamente specificato, a condizioni di mercato. Le operazioni, compiute nell'interesse della Società, riguardano principalmente:

- lo scambio di beni e la prestazione di servizi con le imprese controllate Techno Sky S.r.l. (consolidata integralmente) ed il Consorzio Sicta (escluso dall'aerea di consolidamento);
- rapporti finanziari con la controllata Techno Sky S.r.l. regolati a mezzo di conto corrente di corrispondenza, infruttifero di interessi, attraverso cui avviene il regolamento delle partite finanziarie e dei servizi ricevuti;
- prestazioni di servizi di assistenza al volo addebitati al Ministero delle Finanze e servizi di sicurezza degli impianti contribuiti dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

In particolare, la società partecipata (per l'intero capitale sociale) Techno Sky S.r.l., i cui dati relativi al patrimonio netto sono illustrati nella presente relazione e nella nota integrativa, eroga alla Capogruppo essenzialmente servizi connessi alla manutenzione degli apparati di assistenza al volo nonché, tutte le attività di manutenzione per le infrastrutture civili non legate a funzioni operative (Global service).

ENAV partecipa inoltre, nella misura del 60% del Fondo Consortile, al Consorzio SICTA (Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo), 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 CNS/ATM in ambito nazionale ed europeo.

Il Consorzio SICTA non è stato consolidato per irrilevanza dei dati di bilancio che sono riportati nel prospetto di dettaglio n. 7 allegato alla nota integrativa del bilancio consolidato. Le principali operazioni attengono alla corresponsione del canone di locazione degli uffici di proprietà della Capogruppo nonché ai costi sostenuti in relazione ai principali progetti di sviluppo di sistemi ATM in ambito internazionale, tra cui SESAR. I rapporti sono di ammontare non significativo.

Per la sintesi dei rapporti di natura economica e patrimoniale si rimanda al prospetto di dettaglio n. 5 allegato alla nota integrativa del bilancio d'esercizio.

Ai sensi dell'art. 2428, commi 3 e 4 del Codice Civile, si attesta che:

- non sono possedute né azioni né quote della controllante, né in nome proprio né per il tramite di società controllate;
- nel corso dell'esercizio non sono state acquistate o alienate dalla Società né azioni proprie né azioni o quote della società controllante.

ENAV partecipa altresì al Consorzio CIITI (Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq) in liquidazione dal febbraio 2010, costituito da ANAS SpA (40%), Ferrovie dello Stato SpA (20%), ITALFERR SpA (20%), ENAV SpA (10%) ed ENAC (10%).

Nel corso dell'Assemblea del febbraio 2011 è stato approvato il bilancio intermedio di liquidazione del Consorzio. Nella stessa Assemblea il presidente ha rilevato che si è provveduto alla liquidazione dell'attivo ed alla determinazione degli effettivi crediti e debiti assicurando la par condicio di tutti i creditori rappresentati dagli stessi consorziati. Poiché la situazione patrimoniale si presenta solida e la massa attiva tale da garantire l'integrale soddisfacimento dei creditori, l'Assemblea ha ratificato la decisione di non chiedere ai consorziati il versamento dei decimi ancora dovuti. La conclusione della procedura di liquidazione è prevista entro l'esercizio 2011, tenuto conto della necessità di definire i residui rapporti ancora pendenti e di chiedere a rimborso i crediti di natura tributaria.

FATTI DI RILIEVO DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Non vi sono eventi di rilievo da segnalare avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2010.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La Società prevede di mantenere una continuità nell'indirizzo e nelle azioni gestionali fino ad ora adottati che hanno consentito di ottenere risultati significativi in questi ultimi anni. Infatti, gli attuali livelli di efficacia ed efficienza del servizio offerto posizionano ENAV come uno dei provider Europei di riferimento sia per quanto riguarda gli obiettivi tecnico-funzionali (Puntualità e Continuità del Servizio, Sicurezza, Capacità Produttiva e Risorse Umane), sia per quelli relativi all'efficienza ed economicità (Tariffe, Investimenti etc.).

Tuttavia, in un contesto caratterizzato da uno scenario particolarmente dinamico e turbolento quale è quello in cui ENAV si trova oggi ad operare, fortemente influenzato anche da fenomeni esogeni che incidono sull'andamento della domanda, nonché da obblighi normativi comunitari ancora più stringenti che introducono, ad esempio, un nuova regolamentazione economica basata sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance, la Società sarà inevitabilmente chiamata ad una più mirata valutazione delle politiche poste alla base della gestione e dello sviluppo societario, al fine di poter meglio affrontare i riflessi che inevitabilmente tali elementi potranno determinare sull'andamento della gestione nel prossimo futuro.

In particolare l'abbandono del *full cost recovery,* sancito dal sistema di performance europeo, determinerà di fatto un generale incremento del livello di rischio a carico dei Fornitori di Servizi della Navigazione Area, in quanto i possibili scostamenti tra quanto pianificato in tariffa e i valori consuntivi di fine anno non potranno più essere "automaticamente" trasferiti sui vettori tramite il meccanismo del *balance*.

Pur consapevole dei risultati prestazionali ed economici finora conseguiti e riconosciuti anche da importanti organismi europei, ENAV sta avviando un processo interno di approfondimento di tali tematiche al fine di predisporre le azioni necessarie per far fronte alle nuove richieste di performance derivanti dai nuovi Regolamenti Comunitari che regolano il settore. La logica posta alla base di tale processo sarà quella di assolvere ad un duplice obiettivo: assicurare la piena attuazione della continuità operativa e permettere il raggiungimento dei target economici ed operativi prestabiliti dagli schemi di performance comunitarie.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO DI ENAV S.P.A.

Egregio Azionista,

il bilancio al 31 dicembre 2010 che viene sottoposto all'approvazione dell'Assemblea riporta un utile netto di esercizio pari ad Euro 15.501.950,19.

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

- la relazione degli Amministratori sull'andamento della gestione;
- il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 nel suo insieme e nelle singole appostazioni;
- la destinazione dell'utile di esercizio di Euro 15.501.950,19 a riserva legale per Euro 775.097,51 pari al 5% dell'utile ai sensi dell'art. 2430 del Codice Civile e, per il restante importo di Euro 14.726.852,68 in conformità alle deliberazioni che saranno assunte dall'Assemblea degli azionisti.

Si invita, pertanto, a deliberare in merito.

La presente relazione è parte integrante del bilancio
approvato in data 28 marzo 2011 dal Consiglio di Amministrazione

l' Amministratore Delegato
Guido Pugliesi

STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	31.12.2010	31.12.2009
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	14.417.538	11.827.776
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	70.896.868	64.394.484
7) Altre	3.273.807	3.782.698
Totale I)	**88.588.213**	**80.004.958**
II IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
1) Terreni e fabbricati	195.160.794	181.007.039
2) Impianti e macchinario	458.892.201	471.914.241
3) Attrezzature industriali e commerciali	132.891.816	125.105.031
4) Altri beni	57.858.114	38.600.350
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	420.578.229	385.011.737
Totale II)	**1.265.381.154**	**1.201.638.398**
III IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
1) Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	114.531.981	114.531.981
d) Altre imprese	284.848	284.848
Totale III)	**114.816.829**	**114.816.829**
TOTALE B) IMMOBILIZZAZIONI	**1.468.786.196**	**1.396.460.185**
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I RIMANENZE		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	71.024.350	69.916.873
Totale I)	**71.024.350**	**69.916.873**
II CREDITI		
1) Verso clienti		
esigibili entro i 12 mesi	517.291.182	416.362.452
2) Verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	10.794.046	20.279.579
4 bis) Crediti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	9.817.982	95.795.643
4 ter) Imposte anticipate		
esigibili entro i 12 mesi	12.658.539	11.650.711
5) Verso altri		
esigibili entro i 12 mesi	78.418.568	5.645.265
6) Per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	15.163.749	0
esigibili oltre i 12 mesi	66.031.199	52.327.497
Totale II)	**710.175.265**	**602.061.147**
III ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		
6) Altri titoli	40.249.727	39.982.205
Totale III)	**40.249.727**	**39.982.205**
IV DISPONIBILITA' LIQUIDE		
1) Depositi bancari e postali	14.618.909	12.341.205
3) Denaro e valori in cassa	9.864	49.352
Totale IV)	**14.628.773**	**12.390.557**
TOTALE C) ATTIVO CIRCOLANTE	**836.078.115**	**724.350.782**
D) RATEI E RISCONTI	695.728	809.828
TOTALE D) RATEI E RISCONTI	**695.728**	**809.828**
TOTALE ATTIVO	**2.305.560.039**	**2.121.620.795**

STATO PATRIMONIALE

		PASSIVO	31.12.2010	31.12.2009
A)	**PATRIMONIO NETTO**			
	I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
	IV	Riserva legale	7.702.565	7.312.193
	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 VII	61.965.575	61.965.575
	VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	45.355.273	45.355.273
	IX	Utile (perdita) dell'esercizio	15.501.950	7.807.424
		TOTALE A) PATRIMONIO NETTO	**1.252.269.748**	**1.244.184.850**
B)	**FONDI PER RISCHI ED ONERI**			
	2)	Fondo imposte anche differite	9.212	18.425
	3)	Altri	58.964.209	54.220.732
		TOTALE B) FONDI PER RISCHI ED ONERI	**58.973.421**	**54.239.157**
C)	**TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**		**40.286.547**	**41.325.026**
D)	**DEBITI**			
	4)	**Debiti verso banche**		
		esigibili entro i 12 mesi	290.000.000	185.000.000
		esigibili oltre i 12 mesi	140.000.000	180.000.000
	5)	**Debiti verso altri finanziatori**		
		esigibili entro i 12 mesi	1.970	0
	6)	**Acconti**		
		esigibili entro i 12 mesi	61.272.001	56.272.546
	7)	**Debiti verso fornitori**		
		esigibili entro i 12 mesi	150.425.308	130.353.656
		esigibili oltre i 12 mesi	11.226.561	11.226.561
	9)	**Debiti verso imprese controllate**		
		esigibili entro i 12 mesi	26.109.347	19.341.849
	12)	**Debiti tributari**		
		esigibili entro i 12 mesi	12.187.454	10.287.766
	13)	**Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale**		
		esigibili entro i 12 mesi	18.472.030	19.076.864
	14)	**Altri debiti**		
		esigibili entro i 12 mesi	43.808.781	48.510.969
	15)	**Debiti per Balance Eurocontrol**		
		esigibili entro i 12 mesi	0	1.796.119
		TOTALE D) DEBITI	**753.503.452**	**661.866.330**
E)	**RATEI E RISCONTI**		200.526.871	120.005.432
		TOTALE E) RATEI E RISCONTI	**200.526.871**	**120.005.432**
		TOTALE PASSIVO	**2.305.560.039**	**2.121.620.795**
	CONTI D'ORDINE			
		Garanzie prestate a terzi	91.592.914	63.143.659
		Garanzie prestate a Società controllate	27.200.000	2.500.000
		Garanzie ricevute da terzi	122.996.711	114.017.544
		Conti di memoria	1	1

CONTO ECONOMICO		31.12.2010	31.12.2009
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
a)	Ricavi delle prestazioni	708.142.039	654.349.643
b)	Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	27.616.530	58.048.837
c)	Variazioni per balance	1.250.921	(5.721.339)
d)	Utilizzo balance anno n-2	1.796.119	5.326.457
	Totale 1)	738.805.609	712.003.598
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		3.103.070	3.074.411
5) Altri ricavi e proventi			
a)	Altri ricavi	25.799.677	20.550.415
b)	Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
	Totale 5)	55.799.677	50.550.415
	TOTALE A) VALORE DELLA PRODUZIONE	**797.708.356**	**765.628.424**
B) COSTO DELLA PRODUZIONE			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(5.823.469)	(6.979.569)
7) Per servizi		(193.316.394)	(191.995.295)
8) Per godimento di beni di terzi		(4.676.410)	(4.657.843)
9) Per il personale:			
a)	Salari e stipendi	(262.924.530)	(260.680.505)
b)	Oneri Sociali	(85.774.593)	(87.559.285)
c)	Trattamento di fine rapporto	(15.056.009)	(14.021.315)
e)	Altri costi	(15.861.283)	(11.896.466)
	Totale 9)	(379.616.415)	(374.157.571)
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a)	Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(13.434.754)	(14.697.010)
b)	Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(137.546.103)	(126.566.414)
d)	Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(5.354.785)	(4.047.691)
	Totale 10)	(156.335.642)	(145.311.115)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci		672.723	1.498.480
12) Accantonamento per rischi		0	(2.594.367)
14) Oneri diversi di gestione		(3.937.054)	(2.345.518)
	TOTALE B) COSTI DELLA PRODUZIONE	**(743.032.661)**	**(726.542.798)**
	DIFFERENZA TRA VALORE E COSTO DELLA PRODUZIONE (A - B)	**54.675.695**	**39.085.626**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
16) Altri proventi finanziari			
c)	da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	200.000
d)	proventi diversi dai precedenti	1.497.713	3.803.279
	Totale 16)	1.497.713	4.003.279
17) Interessi e altri oneri finanziari		(5.712.709)	(6.682.604)
17 bis) Utili e perdite su cambi		(4.934)	(18.118)
	TOTALE C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(4.219.930)**	**(2.697.443)**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
18) Rivalutazioni			
a)	di partecipazioni	0	0
19) Svalutazioni			
a)	di partecipazioni	0	0
	TOTALE D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**0**	**0**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi straordinari		1.224.655	2.441.780
21) Oneri straordinari			
a)	imposte relative a esercizi precedenti	(228.768)	(428.815)
b)	altri oneri	(2.452.464)	(2.441.496)
	Totale 21)	(2.681.232)	(2.870.311)
	TOTALE E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**(1.456.577)**	**(428.531)**
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**48.999.188**	**35.959.652**
22) Imposte sul reddito dell'esercizio			
a)	Imposte correnti	(34.514.277)	(29.381.129)
b)	Imposte differite	9.212	34.616
c)	Imposte anticipate	1.007.827	1.194.285
	Totale 22)	(33.497.238)	(28.152.228)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		**15.501.950**	**7.807.424**

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2010

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

CONTENUTO E FORMA DEL BILANCIO

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 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. Il Bilancio è inoltre corredato dalla relazione sulla gestione predisposta in conformità a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile e redatta in un unico documento anche ai fini del Bilancio Consolidato.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato. Alla nota stessa sono allegati n. 9 prospetti di dettaglio che ne costituiscono parte integrante.

Si informa che la società di revisione Reconta Ernst & Young S.p.A. esercita la revisione legale dei conti ai sensi dell'art. 2409 bis del Codice Civile come modificato dall'art. 14 del D.Lgs n. 39/2010.

SEZIONE 2

CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge interpretate ed integrate dai Principi Contabili emessi dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), oltre che dai principi guida Eurocontrol, al fine di garantire, attraverso le idonee informazioni complementari ai prospetti di Stato Patrimoniale e di Conto Economico, un'informazione veritiera e corretta sulla situazione della Società ENAV S.p.A..

Anche nel 2010, considerato il permanere di una situazione di volatilità dei corsi e di turbolenza dei mercati finanziari ed al fine di fornire una rappresentazione veritiera e corretta, si è fatto ricorso alla deroga introdotta dal decreto legge 185/2008 art. 15 comma 13 per i titoli detenuti in portafoglio ed estesa, con il D.L. 78/2010 convertito in Legge il 30 luglio 2010 n. 122 anche all'esercizio in corso alla data di entrata in vigore del suddetto decreto come previsto all'art. 52, comma 1-bis. I relativi effetti sono riportati nella presente nota integrativa nel commento alla voce "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni".

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;
- i proventi e gli oneri di competenza dell'esercizio sono stati considerati tali indipendentemente dalla data dell'incasso o del pagamento;
- i rischi e le perdite di competenza sono stati inseriti anche se conosciuti dopo la chiusura dell'esercizio;
- gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Rappresentano costi e spese con utilità pluriennale e sono iscritte in base al costo effettivo sostenuto, comprensivo degli oneri accessori, eventualmente rettificato in caso di perdite durevoli di valore. Il loro ammontare è esposto in bilancio al netto degli ammortamenti diretti calcolati sistematicamente in relazione alla presunta utilità futura. In particolare, i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, rappresentate da licenze d'uso, vengono ammortizzati in tre esercizi in quote costanti così come il software di proprietà. Le migliorie su beni di terzi vengono ammortizzate in base alla durata residua dei relativi contratti di locazione. L'imposta sostitutiva sui finanziamenti a medio termine, classificata

nell'ambito della voce altre immobilizzazioni immateriali, viene ammortizzata in quote costanti sulla base della durata dei finanziamenti.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, dei costi relativi a migliorie e manutenzioni straordinarie aventi carattere incrementativo ed atte a prolungare la residua possibilità di utilizzazione. I beni vengono sistematicamente ammortizzati in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo di ogni singolo cespite e peraltro coerenti con i principi guida emanati da Eurocontrol.

Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto a quella ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo.

Categorie	vita utile (anni)
Fabbricati	da 10 a 25
Impianti e macchinari	da 7 a 11
Attrezzature industriali e commerciali	da 7 a 10
Altri beni	da 4 a 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 un ripristino di valore nei limiti della svalutazione operata.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE – PARTECIPAZIONI

Le immobilizzazioni finanziarie, rappresentate da partecipazioni, sono iscritte al costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori, rettificato in caso di perdita durevole di valore. Qualora negli esercizi successivi vengono meno i motivi di tale rettifica si procederà ad una rivalutazione nei limiti della svalutazione effettuata.

RIMANENZE

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio ad uso specifico relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del volo, sono iscritte al costo medio ponderato. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate tramite stanziamento nell'apposito fondo svalutazione magazzino a rettifica diretta del valore dell'attivo.

CREDITI

I crediti sono iscritti al valore nominale eventualmente rettificato per tenere conto del presumibile valore di realizzo. Non esistono crediti esigibili oltre i cinque anni.

ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Nell'esercizio 2010 la Società si è avvalsa della possibilità, introdotta dal decreto legge 185/2008 art. 15 comma 13 ed estesa con il D.L. 78/2010 art. 52 comma 1-bis, convertito in Legge il 30 luglio 2010 n. 122, di derogare al criterio ordinario di valutazione dei titoli al minore tra costo e valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Pertanto, in assenza di perdita durevole, tali attività finanziarie sono iscritte al medesimo valore risultante dal bilancio al 31 dicembre 2009 diminuito delle commissioni di gestione addebitate su base mensile.

Le plusvalenze nette conseguite a seguito delle operazioni di *switch* sono sospese tra i risconti passivi ed accreditate nel Conto Economico allorché realizzate con la vendita dei titoli.

OPERAZIONI IN VALUTA

Le attività e le passività in moneta estera sono rilevate in contabilità in Euro al cambio in vigore alla data in cui si effettua l'operazione. A fine esercizio tali attività e passività sono esposte al tasso di cambio alla data di chiusura dell'esercizio ed i relativi utili e perdite su cambi sono imputati a conto economico come componenti di reddito di natura finanziaria. Qualora dalla conversione delle poste in valuta emerga un utile netto, tale valore viene, in sede di destinazione del risultato, accantonato in un'apposita riserva non distribuibile fino al realizzo.

RATEI E RISCONTI

Nella voce ratei e risconti sono iscritti i costi ed i ricavi sostenuti o conseguiti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi. Le commissioni di ingresso sostenute all'atto della stipula dei finanziamenti sono classificate nell'ambito della voce risconti attivi e vengono rilasciate a conto economico sulla base del periodo di durata dei finanziamenti.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

Sono destinati a coprire le perdite o i debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali, tuttavia, alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. In particolare i fondi per imposte sono suddivisi tra fondi costituiti a fronte di probabili passività per imposte e fondi per imposte differite.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

In seguito alla riforma della previdenza complementare di cui alla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) ed ai successivi Decreti e Regolamenti attuativi, i criteri di contabilizzazione applicati al TFR sono conformi alle interpretazioni definite dagli organismi tecnici nazionali competenti. Per effetto di tale riforma, il TFR maturato fino al 31 dicembre 2006 continuerà a rimanere in azienda, mentre quello maturato a partire dal 1° gennaio 2007, sulla base delle scelte implicite o esplicite operate dai dipendenti, è stato destinato a forme di previdenza complementare o trasferito dalla Società al fondo di tesoreria istituito presso l'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale (INPS). Pertanto il TFR esposto in bilancio rappresenta l'effettivo debito nei confronti dei dipendenti per le indennità di fine rapporto in conformità alla legge e ai contratti di lavoro vigenti, tenendo conto di ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

DEBITI

Sono iscritti al valore nominale. Le anticipazioni di competenza dell'Aeronautica Militare sono rilevate allorché incassate; gli anticipi ricevuti a titolo di pre-finanziamento nell'ambito del progetto SESAR costituiscono fatti finanziari e non rilevano ai fini del riconoscimento dei ricavi.
Non esistono debiti con scadenza oltre i cinque anni.

CONTI D'ORDINE

Accolgono l'ammontare al valore nominale delle garanzie prestate a terzi e/o ricevute da terzi oltre a conti di memoria.

CONTO ECONOMICO

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 e di terminale.

CONTRIBUTI

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con ragionevole certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.
I contributi in conto impianti sono rilevati in bilancio nel momento in cui esiste la ragionevole certezza che le condizioni previste per il riconoscimento del contributo sono soddisfatte e che i contributi saranno erogati. I contributi in conto impianti, 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.

IMPOSTE

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.

Le imposte anticipate sono rilevate qualora sussista la ragionevole certezza di conseguire adeguati imponibili fiscali futuri tali da poterle recuperare. Le imposte differite sono sempre rilevate, a meno che non sia ritenuto improbabile che il relativo debito insorga. Il valore da riportare in bilancio delle imposte differite attive viene riesaminato a ciascuna data di chiusura del bilancio. Le imposte differite attive e passive sono misurate in base alle aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate all'esercizio in cui tali attività si realizzano o tali passività si estinguono.

SEZIONE 3
ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

La voce ammonta a 88.588 migliaia di Euro registrando, rispetto all'esercizio precedente, una variazione netta in aumento di 8.583 migliaia di Euro. Le movimentazioni avvenute, nel corso dell'esercizio, sono rappresentate nella tabella seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Amm.to	Saldo al 31.12.10
Diritti di utiliz.ne opere dell'ingegno	11.828	14.087	0	(11.497)	14.418
Altre immobilizzazioni immateriali	3.783	1.429	0	(1.938)	3.274
Immobilizzazioni in corso ed acconti	64.394	22.018	(15.516)	0	70.896
Totale	**80.005**	**37.534**	**(15.516)**	**(13.435)**	**88.588**

L'incremento della voce *diritti di utilizzazione opere dell'ingegno* per 14.087 migliaia di Euro si riferisce principalmente a:

- *software* installati nell'esercizio riguardanti principalmente: i) il Sistema Integrato per Avvicinamenti e Monitoraggio (SIAM) per aeroporti nazionali e regionali per 5.466 migliaia di Euro relativo alla realizzazione di un prototipo di sistema a supporto agli avvicinamenti ed atterraggi strumentali di precisione degli aerei soprattutto per gli aeroporti minori; ii) il programma Satlow afferente un software per analisi dati relativi ai movimenti di atterraggio e di superficie mediante equipaggiamenti radio pseudolites, trasmettitori GPS installati a terra che simulano i segnali emessi dai satelliti consentendo una localizzazione maggiormente accurata ed affidabile, pari a 943 migliaia di Euro; iii) le licenze d'uso sia per sistemi gestionali che operativi per complessivi 3.394 migliaia di Euro.

Il decremento si riferisce interamente alla quota di ammortamento di competenza dell'esercizio pari a 11.497 migliaia di Euro.

La voce *altre immobilizzazioni immateriali* che ammonta a 3.274 migliaia di Euro ha subito un decremento netto di 509 migliaia di Euro, rappresentato dall'ammortamento di competenza dell'esercizio per 1.938 migliaia di Euro e da incrementi per 1.429 migliaia di Euro relativi principalmente a: i) migliorie effettuate su beni di terzi per complessivi 1.051 migliaia di Euro per interventi su immobili in affitto ad ENAV; ii) interventi di revisione del sistema di gestione per la qualità relativi alla sicurezza delle informazioni per 378 migliaia di Euro.

La voce *immobilizzazioni in corso ed acconti* ha registrato nell'esercizio un incremento di 22.018 migliaia di Euro, dovuto sia a progetti iniziati e conclusi nell'esercizio ed entrati in uso e sia all'avanzamento dei seguenti progetti di investimento:

- *Coflight* per 6.543 migliaia di Euro, che prevede lo sviluppo di un sistema per il *flight data processing* di nuova generazione realizzato in collaborazione con la DSNA, fornitore dei servizi di navigazione aerea francese, ed il service provider svizzero *Skyguide.* Il saldo dei costi capitalizzati ammonta a 36.033 migliaia di Euro;
- *AIP PLUS* per 1.698 migliaia di Euro programma riguardante l'integrazione fra il trattamento dei dati AIS statici e dei dati dinamici (NOTAM) in conformità alle procedure di standardizzazione e conforme alle regole SESAR.
- Realizzazione di un sistema di gestione della sicurezza delle informazioni conforme ai requisiti della norma ISO27002-2006 e ISO27001-2005 per 1.571 migliaia di Euro.

Il decremento per 15.516 migliaia di Euro si riferisce ai progetti conclusi nell'esercizio ed entrati in uso.

Nel prospetto di dettaglio n. 2, allegato alla presente nota integrativa, viene riportata la suddivisione dei movimenti delle immobilizzazioni immateriali distinta tra costo storico e ammortamento accumulato così come richiesto dall'art. 2427 comma 1 punto 2) del Codice Civile.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

La voce immobilizzazioni materiali ammonta a 1.265.381 migliaia di Euro con un incremento netto di 63.743 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Nella tabella seguente viene riportata la movimentazione del saldo delle immobilizzazioni materiali avvenuta nel corso dell'esercizio e nel prospetto di dettaglio n. 3, allegato alla presente nota integrativa, la suddivisione dei movimenti distinti tra costo storico e fondo ammortamento così come richiesto dall'art. 2427 comma 1 punto 2) del Codice Civile:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Amm.to	Saldo al 31.12.10
Terreni e fabbricati	181.007	25.177	(342)	(10.681)	195.161
Impianti e macchinari	471.914	81.466	(540)	(93.948)	458.892
Attrezzature industriali e commerciali	125.105	27.024	(1)	(19.236)	132.892
Altri beni	38.600	33.013	(74)	(13.681)	57.858
Immobilizzazioni in corso ed acconti	385.012	202.624	(167.058)	0	420.578
Totale	**1.201.638**	**369.304**	**(168.015)**	**(137.546)**	**1.265.381**

Gli incrementi complessivi dell'esercizio, pari a 369.304 migliaia di Euro, si riferiscono:

- per 166.680 migliaia di Euro ad investimenti ultimati ed entrati in funzione nel corso dell'esercizio, tra cui si evidenziano: i) i due aerei P180 Avanti II *Flight Inspection* acquistati per la flotta radiomisure ed equipaggiati con le tecnologie di ultima generazione NSM Unifis 3000 e certificati per lavoro aereo

radiomisure da ENAC ai sensi della regolamentazione internazionale EASA (European Aviation Safety Agency) per complessivi 16.859 migliaia di Euro; ii) l'ammodernamento della postazione operativa CTR di Verona Villafranca per 8.715 migliaia di Euro, aeroporto transitato dall'Aeronautica Militare ad ENAV il 31 luglio 2010 per la fornitura dei servizi di controllo di avvicinamento nello spazio aereo del CTR Verona. Tale investimento è stato finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della Legge 102/09; iii) la realizzazione della lan aeroportuale e ammodernamento dei sistemi e sensori meteo dell'aeroporto di Milano Linate per 11.758 migliaia di Euro; iv) l'ammodernamento dei centri radio TBT per l'ACC di Roma e Milano per complessivi 15.565 migliaia di Euro; v) l'ammodernamento e potenziamento delle telecomunicazioni aeroporto di Cagliari per 3.842 migliaia di Euro; vi) l'adeguamento dei sistemi meteo aeroportuali di cui all'Emendamento 73 ICAO per 2.941 migliaia di Euro; vii) la manutenzione evolutiva su vari sistemi per 9.559 migliaia di Euro;

- per 202.624 migliaia di Euro a progetti di investimento in corso di realizzazione, tra cui la realizzazione del blocco tecnico di Venezia Tessera, la realizzazione della rete privata virtuale E-NET, il rinnovamento dei sistemi di sorveglianza radar su buona parte del territorio nazionale, il sistema di multilaterazione degli aeroporti Bergamo e Venezia, la realizzazione del piano di sorveglianza ADS-B nel sistema ATM nazionale, i sistemi di radioassistenza ed il programma Data Link.

I decrementi dell'esercizio pari a complessivi 168.015 migliaia di Euro, si riferiscono per 166.680 migliaia di Euro al decremento delle immobilizzazioni in corso ed acconti per l'entrata in esercizio dei programmi di investimento ultimati nel 2010 e classificati a voce propria e, per la restante parte, alla dismissione di cespiti posti in fuori uso in quanto tecnologicamente superati. Gli ammortamenti di competenza dell'esercizio ammontano a 137.546 migliaia di Euro.

Si evidenzia che parte degli investimenti, per un costo storico pari a 233.768 migliaia di Euro, sono finanziati da contributi in conto impianti riconosciuti nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON) anni 2000-2006 e 2007-2013 per gli interventi negli aeroporti del sud, dai contributi assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per investimenti negli aeroporti militari come da Legge 102/09 e dal CIPE per l'ammodernamento dell'aeroporto di Palermo. I contributi in conto impianti riconosciuti per questi investimenti vengono sospesi e rilasciati a conto economico in relazione agli ammortamenti generati dagli investimenti a cui si riferiscono, di cui la quota di competenza nell'esercizio ammonta a 16.170 migliaia di Euro.

Nel corso dell'esercizio 2010 l'Agenzia del Territorio, di concerto con le strutture aziendali competenti, ha completato l'attività di identificazione ed accatastamento di alcuni beni inclusi nell'Allegato F del D.M. 14 novembre 2000, pubblicato nella G.U. n. 174 del 28/7/2001, essenzialmente riferiti ad impianti e fabbricati leggeri. Al riguardo, sono tuttora in corso i riscontri sul relativo stato d'uso al fine di valutarne il presumibile valore di mercato per la successiva iscrizione nell'attivo patrimoniale. 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 aggravi per oneri di natura fiscale.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie, rappresentate da partecipazioni, ammontano a 114.817 migliaia di Euro e non hanno subito modifiche rispetto all'esercizio precedente. La voce è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Partecipazioni:		
a) imprese controllate	114.532	114.532
b) altre imprese	285	285
Totale	**114.817**	**114.817**

Le partecipazioni in imprese controllate, si riferiscono per 113.827 migliaia di Euro alla partecipazione totalitaria in Techno Sky S.r.l. e per 705 migliaia di Euro alla quota di partecipazione del 60% detenuta nel Consorzio Sicta. Relativamente alla Controllata Techno Sky, si evidenzia che il maggior valore di carico della partecipazione, rispetto alla valutazione con il metodo del Patrimonio Netto e al Patrimonio Netto contabile, trova giustificazione nei benefici economici futuri individuati e valutati in autorevoli perizie redatte al momento dell'acquisizione e sostanzialmente confermate dai risultati conseguiti nel 2010 e nell'esercizio precedente.

Le partecipazioni in altre imprese si riferiscono per 167 migliaia di Euro alla quota di partecipazione del 16,67% nel capitale sociale della società di diritto francese ESSP SaS, società in cui partecipano i principali *service provider* europei e che ha per oggetto la gestione del sistema di navigazione satellitare EGNOS e la fornitura dei relativi servizi. In seguito alla costituzione della suddetta società il Gruppo Europeo di Interesse Economico ESSP è stato posto in liquidazione; la quota di partecipazione di ENAV pari al 16,66% è ricompresa nella voce altre imprese. Tale voce comprende, inoltre, la partecipazione del 10%, pari a 100 migliaia di Euro, nel fondo consortile del Consorzio Italiano Infrastrutture e trasporti per l'Iraq (CIITI). Il CIITI, a seguito del raggiungimento dell'oggetto consortile è stato posto in liquidazione, come deliberato dall'assemblea straordinaria del 15 febbraio 2010. Dal 1° bilancio di liquidazione si può ragionevolmente desumere che la procedura concorsuale si concluderà entro l'esercizio 2011 senza ulteriori oneri a carico della Società.

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

RIMANENZE

Le rimanenze di magazzino, rappresentate da parti di ricambio, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 71.024 migliaia di Euro con una variazione netta in aumento di 1.107 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2009. Tale variazione per 434 migliaia di Euro, deriva da parti di ricambio riclassificate in questa voce dalle immobilizzazioni materiali.

La movimentazione delle rimanenze nell'esercizio è riportata nella tabella seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.10
Magazzino fiduciario	70.936	4.506	(1.547)	73.895
Magazzino diretto	4.302	767	(576)	4.493
Magazzino radiomisure	897	70	(220)	747
	76.135	**5.343**	**(2.343)**	**79.135**
Fondo Svalutazione magazzino	(6.218)	(1.893)	0	(8.111)
Totale	**69.917**	**3.450**	**(2.343)**	**71.024**

L'incremento dell'esercizio, al lordo del Fondo svalutazione magazzino, pari a 5.343 migliaia di Euro si riferisce principalmente al magazzino fiduciario per l'acquisto di parti di ricambio di prima dotazione per sistemi di recente fornitura, in particolare per i sistemi radar ed i sistemi di telecomunicazioni. I decrementi, al lordo del fondo, pari a 2.343 migliaia di Euro riguardano le uscite dal magazzino di parti di ricambio impiegate principalmente nei sistemi radar. L'incremento del fondo pari a 1.893 migliaia di Euro attiene alla stima delle parti di ricambio divenute obsolete a seguito dell'ammodernamento tecnologico dei sistemi a cui erano destinate. 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 le gestisce per conto di ENAV.

CREDITI

CREDITI VERSO CLIENTI

I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 517.291 migliaia di Euro in aumento, rispetto all'esercizio precedente, di 100.929 migliaia di Euro. La voce in oggetto è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Credito verso Eurocontrol	116.275	101.226
Credito verso Ministero dell'Economia e delle Finanze	375.346	288.036
Credito verso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	30.000	30.000
Crediti verso altri clienti	25.218	21.689
	546.839	**440.951**
Fondo svalutazione crediti	(29.548)	(24.589)
Totale crediti verso clienti	**517.291**	**416.362**

Il *credito verso Eurocontrol* si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2010 pari rispettivamente a 106.302 migliaia di Euro e 9.973 migliaia di Euro. L'incremento del credito, rispetto al 2009, riguarda principalmente la rotta ed è strettamente connesso al maggior traffico assistito. Di tali crediti, successivamente alla chiusura dell'esercizio, sono stati incassati 77,2 milioni di Euro.

Il *credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze* pari a 375.346 migliaia di Euro riguarda la parte del servizio di assistenza al volo prestato da ENAV che per legge è di competenza 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 agli aeroporti maggiori fino alla concorrenza dei costi equivalenti allo sviluppo dell'1,5% delle unità di servizio su base nazionale; iii) i voli esenti. Il saldo al 31 dicembre 2010 comprende, oltre la quota maturata nell'esercizio pari a 143,5 milioni di Euro, anche 231,8 milioni di Euro relativi al triennio 2007/2009 non ancora incassati in mancanza della sottoscrizione del relativo contratto di servizio, il cui iter dovrebbe concludersi nel 2011. Non sussistono dubbi sulla esigibilità del credito.

Il *credito verso il Ministero delle Infrastrutture e 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 248/05. Nell'ultimo trimestre del 2010 il Ministero ha provveduto ad erogare il contributo di 30 milioni di Euro riguardante l'anno 2009. L'importo al 31 dicembre 2010 è relativo alla sola quota di competenza dell'esercizio.

I *crediti verso altri clienti* si riferiscono principalmente al credito maturato verso le società di gestione aeroportuale in seguito ai servizi prestati da ENAV oltre che crediti per l'attività di controllo in volo ed il riaddebito dei costi del personale distaccato presso terzi.

Il "fondo svalutazione crediti" pari a 29.548 migliaia di Euro ha subito nel periodo un incremento netto pari a 4.959 migliaia di Euro in seguito alle seguenti movimentazioni:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi cancellazioni	Decrementi utilizzi	Saldo al 31.12.10
Fondo svalutazione crediti	24.589	5.355	(279)	(117)	29.548
Totale	**24.589**	**5.355**	**(279)**	**(117)**	**29.548**

L'incremento dell'esercizio di 5.355 migliaia di Euro, si riferisce alla svalutazione di crediti dubbi riguardanti principalmente i servizi di rotta verso vettori falliti nel 2010, in seguito alla crisi del settore, ovvero vettori per i quali sono iniziate le procedure concorsuali e che hanno cessato l'attività nel corso dell'esercizio. Il decremento, pari a complessivi 396 migliaia di Euro, si riferisce per 279 migliaia di Euro a cancellazioni di crediti di rotta svalutati in esercizi precedenti e considerati non più recuperabili, e per 117 migliaia di Euro l'incasso di crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti.

CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE

I crediti verso imprese controllate ammontano a 10.794 migliaia di Euro e registrano un decremento netto di 9.486 migliaia di Euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2009 principalmente imputabile al minor credito verso la società Techno Sky. Tale decremento deriva essenzialmente dalle minori anticipazioni effettuate nel 2010, e ridottisi di circa 22 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, a valere sul conto corrente

di corrispondenza, infruttifero di interessi, utilizzato in compensazione con le fatture passive ricevute dalla Controllata. Il saldo complessivo verso Techno Sky ammonta a 9.872 migliaia di Euro. La restante parte del credito verso imprese controllate, pari a 922 migliaia di Euro, si riferisce al credito verso il Consorzio Sicta principalmente per il canone di locazione degli uffici di proprietà di ENAV.

CREDITI TRIBUTARI

I crediti tributari, interamente con scadenza entro i dodici mesi, ammontano a 9.818 migliaia di Euro e registrano un decremento di 85.978 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente. La voce è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Credito verso erario per IVA	8.156	90.656
Credito per imposte dirette	1.662	5.140
Totale complessivo	**9.818**	**95.796**

Il *credito verso erario per IVA* pari a 8.156 migliaia di Euro si riferisce principalmente all'IVA maturata nel periodo 2008/2010 per 6.187 migliaia di Euro e all'iva richiesta a rimborso sulle autovetture. Il decremento netto della voce in oggetto, per complessivi 82,5 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, è principalmente imputabile all'incasso del credito IVA richiesto a rimborso nel 2005 e 2007 per 80,9 milioni di Euro. Nel corso dell'esercizio il suddetto credito è stato ceduto ad una società di factoring per un importo nominale, al lordo degli interessi, pari a 82,9 milioni di Euro, di cui 1,7 milioni di Euro cancellati in quanto non recuperabili ed imputati nel conto economico alla voce oneri diversi di gestione. L'operazione di cessione, che si è conclusa a fine 2010 anche a seguito del rimborso dell'IVA da parte dell'Agenzia delle Entrate, ha comportato un onere finanziario di 225 migliaia di Euro. Si evidenzia, infine, che sono state rilasciate all'Agenzia delle entrate due fidejussioni a garanzia del suddetto credito IVA pari a complessivi 87,6 milioni di Euro.

Il *credito per imposte dirette* è pari a 1.662 migliaia di Euro e si riferisce interamente all'imposta richiesta a rimborso, ai sensi dell' art. 6 del D.L. 185/2008 presentata nel 2009, per l'IRES pagata in eccesso negli esercizi precedenti a seguito della mancata deduzione del 10% dell'IRAP dall'imposta sui redditi, deduzione resa possibile dal D.L. 185/2008 con valenza 2008 ed esercizi pregressi. Il decremento di 3.478 migliaia di Euro è relativo all'eccedenza IRES dell'anno precedente utilizzata nel 2010 a riduzione delle imposte correnti.

IMPOSTE ANTICIPATE

Ammontano a 12.658 migliaia di Euro e sono iscritte prevalentemente su fondi tassati e fondo svalutazione magazzino. Le movimentazioni avvenute nel corso dell'esercizio sono riportate nella tabella seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.10
Imposte antic. su f.di rischi tassati	9.600	1.268	(735)	10.133
Imposte antic. su sval.ne magazzino	1.984	520	0	2.504
Altre	66	0	(45)	21
Totale	**11.650**	**1.788**	**(780)**	**12.658**

L'incremento pari a 1.788 migliaia di Euro riguarda, principalmente, la rilevazione di imposte anticipate sulla svalutazione dei crediti e del magazzino effettuate nell'esercizio e tassati fiscalmente,. Il decremento di complessivi 780 migliaia di Euro si riferisce, in particolare, al rigiro delle anticipate iscritte sulle quote dedotte nell'esercizio di fondi tassati a seguito dell'utilizzo degli stessi.

Si rimanda al prospetto n. 6 allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte anticipate, le variazioni subite nell'esercizio e l'aliquota di imposta applicata. Si precisa che tali imposte anticipate sono state contabilizzate poiché si ritiene vi sia ragionevole certezza di realizzare in futuro imponibili fiscali tali da consentire il recupero delle stesse.

CREDITI VERSO ALTRI

I crediti verso altri, interamente con scadenza entro i 12 mesi, ammontano a 78.419 migliaia di Euro registrando un incremento, rispetto all'esercizio precedente, pari a 72.774 migliaia di Euro. Nella tabella seguente viene riportata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Crediti verso enti pubblici per contributi in conto impianti	72.783	0
Crediti verso il personale	4.080	4.169
Crediti verso enti vari per progetti finanziati	2.877	0
Depositi cauzionali	511	367
Crediti diversi	1.790	4.731
	82.041	**9.267**
Fondo svalutazione altri crediti	(3.622)	(3.622)
Totale crediti verso altri	**78.419**	**5.645**

Il *credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti* si riferisce a: i) l'assegnazione del contributo in conto impianti da parte del CIPE pari a 58.356 migliaia di Euro per la realizzazione dell'ammodernamento tecnologico – infrastrutturale dell'aeroporto Falcone – Borsellino di Palermo, come da delibera del 6 novembre 2009 registrata dalla Corte dei Conti il 9 febbraio 2010 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale serie generale n. 44 del 2 febbraio 2010; ii) il contributo in conto impianti PON reti e mobilità 2007/2013 pari a complessivi 14.427 migliaia di Euro per gli interventi negli aeroporti di Napoli, Grottaglie e ACC di Brindisi come da atto di convenzione stipulata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 28 gennaio 2010.

Il *credito verso il personale* si riferisce principalmente agli anticipi di missione erogati ai dipendenti in trasferta ed ancora non concluse a fine esercizio, di cui la parte rilevante pari a 3.622 migliaia di Euro

riguarda gli anticipi di missioni erogate, già oggetto di indagine da parte dell'autorità giudiziaria, e svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti. A garanzia della recuperabilità del credito è stato effettuato il sequestro conservativo di un quinto delle pensioni, del fondo TFS e TFR, oltre al sequestro dei conti correnti e per alcuni soggetti anche delle proprietà immobiliari.

Il *credito verso enti vari per progetti finanziati* si riferisce per 362 migliaia di Euro alla quota parte finanziata dei progetti europei conclusi nell'esercizio e di cui si è in attesa di ricevere l'incasso, e per 2.515 migliaia di Euro alla quota di cofinanziamento di competenza dell'esercizio inerenti il programma SESAR che saranno oggetto di rendicontazione nei primi mesi del 2011.

La voce *depositi cauzionali* si è incrementata nell'esercizio principalmente per la cauzione versata ai fini della partecipazione alla gara indetta dall'Aeronautica Militare per i servizi di controllo in volo degli impianti di loro competenza.

Il decremento della voce *crediti diversi* è principalmente imputabile al recupero, mediante conguaglio, del credito verso l'INPDAP iscritto nell'esercizio precedente su i contributi di malattia e permessi versati nel 2009.

CREDITO PER BALANCE EUROCONTROL

Il *credito per balance Eurocontrol'* ammonta complessivamente a 81.195 migliaia di Euro con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 28.867 migliaia di Euro, interamente con scadenza oltre i dodici mesi. Si segnala che il credito rilevato nel 2009 per complessivi 52.328 migliaia di euro è esigibile entro i dodici mesi per 15.164 migliaia di Euro, pari alla quota riportata in tariffa 2011, e oltre i dodici mesi per 37.164 migliaia di Euro. Tale importo verrà inserito in tariffa nel triennio 2012/2014 in conformità ai principi per la determinazione dei canoni di rotta al fine di contenere l'impatto tariffario sugli esercizi successivi. Per la composizione del credito iscritto nel 2010 ed ulteriori informazioni si rimanda all'apposito paragrafo posto nella parte finale della presente nota integrativa.

ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni ammontano a 40.250 migliaia di Euro, con un incremento netto di 268 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione deriva da un decremento di 595 migliaia di Euro per le commissioni di gestione di competenza dell'esercizio ed un incremento di 863 migliaia di Euro relativa alla plusvalenza conseguita a seguito dello switch di un fondo giunto a scadenza. Tale importo è sospeso nell'ambito dei risconti passivi.

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Fondi assicurativi Alico	40.250	39.982
Totale attività finanziarie che non costituiscono imm.ni	**40.250**	**39.982**

Ai sensi dell'articolo 15 comma 13 del Decreto Legge anti crisi 185/2008, convertito con modifiche dalla legge 2/2009, ed estensione della sua applicazione all'esercizio 2010 disposta con il D.L. 78/2010 convertito in Legge il 30 luglio 2010 n. 122 all'art. 15 comma 13, e tenendo presente il permanere di una situazione di volatilità dei corsi e quindi di turbolenza nei mercati finanziari, si è derogato al criterio di valutazione dei titoli come previsto dal Codice Civile art. 2426, iscrivendo l'investimento finanziario nel fondo Alico al valore risultante dal bilancio chiuso al 2009 diminuito dalle commissioni erogate nell'esercizio. Tale criterio, ai sensi del suddetto D.L. 78/2010, è stato applicato nel presupposto che il minor valore alla data di chiusura dell'esercizio, pari a circa 1,4 milioni di Euro (circa 2,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2009), non rappresenti una perdita durevole, tenuto conto: i) che non sussistono allo stato dei fatti elementi che lascino intravedere rischi di default dell'emittente; ii) che la composizione qualitativa del portafoglio gestito dai fondi comuni evidenzia titoli con rating positivo; iii) che le previsioni nel breve medio periodo fornite da Alico mostrano una capacità prospettica di recupero di tale minor valore, trend confermato dall'andamento del mercato dopo la chiusura dell'esercizio; iv) del sensibile recupero della minusvalenza latente al 31 dicembre 2009 attraverso gli apprezzamenti nelle quotazioni di mercato registrate nel corso dell'esercizio.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale ammontano a 14.629 migliaia di Euro e sono comprensive degli interessi maturati e delle giacenze di cassa per 10 migliaia di Euro. Nell'ambito delle disponibilità liquide sono ricompresi 6.903 migliaia di Euro relativi ai pre-finanziamenti ricevuti, al netto delle spese sostenute, dalla SESAR JU a valere sui progetti iniziati nel corso del 2009 e 2010. L'ammontare complessivo dei pre-finanziamenti ricevuti è pari a 7.168 migliaia di Euro ed iscritti nella voce debiti verso fornitori. Tali contributi sono vincolati al progetto.

RATEI E RISCONTI

Il saldo della voce in oggetto ammonta a 696 migliaia di Euro in decremento rispetto all'esercizio precedente di 114 migliaia di Euro e si riferisce esclusivamente ai risconti attivi rilevati su premi assicurativi, canoni di locazione e sull'*arrangement fee* riconosciuta all'Istituto Bancario all'atto della stipula dei finanziamenti a medio termine. Tale commissione per un importo lordo iniziale sui tre finanziamenti stipulati pari a 873 migliaia di Euro viene riscontata sulla base della durata dei finanziamenti; la quota di competenza dell'esercizio ammonta a 200 migliaia di Euro.

STATO PATRIMONIALE PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2010 è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Capitale sociale (*)	1.121.744	1.121.744
Riserva legale	7.702	7.312
Altre riserve:		
a) Riserva ex L. 292/93	9.189	9.189
b) Riserva straordinaria	961	961
c) Riserva contributi in conto capitale	51.816	51.816
Utili/(Perdite) portati a nuovo	45.355	45.355
Utile/(Perdita) dell'esercizio	15.502	7.807
Totale	**1.252.269**	**1.244.184**

(*) 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 l'assemblea in seduta ordinaria tenutasi il 27 maggio 2010 per l'approvazione del bilancio d'esercizio 2009, ha deliberato di: i) accantonare a riserva legale il 5% del risultato d'esercizio pari a 390 migliaia di Euro; ii) destinare il restante importo di 7.417 migliaia di Euro al fondo di stabilizzazione tariffe, al fine di evitare che la crisi economica e la conseguente riduzione del traffico possa determinare un ingente aumento tariffario.

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 originariamente esposti al netto delle relative imposte differite che sono state nel frattempo assolte.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

Ammontano complessivamente a 58.974 migliaia di Euro registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente di 4.735 migliaia di Euro in seguito alla movimentazione, avvenuta nell'esercizio, come riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.10
Fondo imposte differite	18	0	(9)	9
Totale	**18**	**0**	**(9)**	**9**
Altri fondi:				
F.do rischi per il contenz.so con il personale	10.128	0	(426)	9.702
F.do rischi per altri contenziosi in essere	3.533	0	(2.247)	1.286
Fondo stabilizzazione tariffe	40.560	7.417	0	47.977
Totale altri fondi	**54.221**	**7.417**	**(2.673)**	**58.965**
Totale complessivo	**54.239**	**7.417**	**(2.682)**	**58.974**

Il decremento del fondo imposte differite per complessivi 9 migliaia di Euro si riferisce al rigiro delle imposte differite iscritte sulle plusvalenze tassate.

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 il contenzioso con il personale* si riferisce alle controversie definite nell'esercizio. Il valore complessivo delle richieste giudiziali (petitum) relativo a contenziosi in essere il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali della Società possibile, è pari a circa 9,3 milioni di Euro.

Il *fondo rischi per altri contenziosi in essere* è stato utilizzato nell'esercizio per un importo di 2.247 migliaia di Euro a seguito della definizione nell'esercizio di alcuni contenziosi con società di gestione. La stima degli oneri connessi a contenziosi in essere, il cui rischio di soccombenza è stato valutato dai legali della Società possibile, è pari a circa 1,6 milioni di Euro.

Nella relazione sulla gestione si è dato conto di iniziative di indagine svolte dall'Autorità Giudiziaria. Al riguardo, sulla base delle informazioni attualmente in nostro possesso, non si ravvisano passività in capo alla Società in relazione a tale fattispecie.

Il *fondo stabilizzazione tariffe* si è incrementato nell'esercizio di 7.417 migliaia di Euro a seguito della destinazione di parte dell'utile dell'esercizio 2009, come deliberato dall'assemblea ordinaria del 27 maggio 2010.

Il fondo stabilizzazione tariffe è stato creato nel 2003, in sede di approvazione del bilancio 2002 da parte dell'Assemblea tenutasi in data 9 maggio 2003, mediante destinazione della *Riserva da definizione crediti tributari e loro regolarizzazioni (legge 289/02)* per 72.697 migliaia di Euro.

Negli esercizi successivi si è incrementato per effetto della destinazione, deliberata dall'Assemblea, di parte dei risultati di esercizio conseguiti dalla Società ed utilizzato in coerenza con i fini istituzionali. Le movimentazioni sono riportate sinteticamente nella tabella seguente:

Descrizione	Importi
Saldo al 31 dicembre 2003	**72.697**
Incrementi	22.449
Decrementi	(43.457)
Saldo al 31 dicembre 2004	**51.689**
Incrementi	0
Decrementi	(9.975)
Saldo al 31 dicembre 2005	**41.714**
Incrementi	22.809
Decrementi	(25.894)
Saldo al 31 dicembre 2006	**38.629**
Incrementi	0
Decrementi	0
Saldo al 31 dicembre 2007	**38.629**
Incrementi	0
Decrementi	(20.653)
Saldo al 31 dicembre 2008	**17.976**
Incrementi	22.584
Decrementi	0
Saldo al 31 dicembre 2009	**40.560**
Incrementi	7.417
Decrementi	0
Saldo al 31 dicembre 2010	**47.977**

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Riguarda le indennità da corrispondere alla cessazione del rapporto di lavoro maturate a favore dei dipendenti alla data del 31 dicembre 2006 maggiorate della rivalutazione in conformità alla normativa sulla riforma previdenziale di cui alla Legge 296/2006.

Il TFR maturato dal 1° gennaio 2007 è stato destinato ai Fondi di Previdenza aziendale Previndai e Prevaer, al Fondo di Tesoreria istituito presso l'INPS o ad altri Fondi pensione sulla base delle scelte effettuate dal personale dipendente. Il TFR non contiene il debito verso i dipendenti che non hanno esercitato l'opzione per il passaggio dal Trattamento di Fine Servizio (TFS) al Trattamento di Fine Rapporto (TFR), che verranno liquidati dall'INPDAP.

La movimentazione del Fondo TFR nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

Descrizione				Importi
Trattamento di fine rapporto	41.325	15.056	(16.095)	40.286
Totale	**41.325**	**15.056**	**(16.095)**	**40.286**

L'incremento del fondo TFR, pari a 15.056 migliaia di Euro, si riferisce all'accantonamento della quota di TFR maturata nell'esercizio che per complessivi 13.210 migliaia di Euro è stata destinata ai fondi di previdenza aziendale, Prevaer e Previndai (10.954 migliaia di Euro), al Fondo INPS (2.202 migliaia di Euro) e altri fondi (54 migliaia di Euro) sulla base delle scelte effettuate dal personale dipendente.

I decrementi di 16.095 migliaia di Euro si riferiscono per la parte prevalente, pari a 13.210 migliaia di Euro, ai già citati accantonamenti destinati ai fondi previdenziali, e per la restante parte, pari a 2.885

migliaia di Euro, riguardano la liquidazione del TFR a seguito della cessazione del rapporto di lavoro (1.183 migliaia di Euro), ad anticipi erogati al personale che ne ha fatto richiesta (944 migliaia di Euro), al contributo dello 0,5% ed all'imposta sostitutiva sulla rivalutazione.

DEBITI

I debiti ammontano complessivamente a 753.504 migliaia di Euro di cui con scadenza entro i dodici mesi per 602.277 migliaia di Euro e oltre i dodici mesi per 151.227 migliaia di Euro, e sono così composti:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Entro i 12 mesi		
Debiti verso banche	290.000	185.000
Debiti verso altri finanziatori	2	0
Acconti	61.272	56.272
Debiti verso fornitori	150.425	130.353
Debiti verso controllate	26.109	19.342
Debiti tributari	12.188	10.288
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale	18.472	19.077
Altri debiti	43.809	48.511
Debiti per balance Eurocontrol	0	1.796
Totale entro i dodici mesi	602.277	470.639
Oltre 12 mesi		
Debiti verso banche	140.000	180.000
Debiti verso fornitori	11.227	11.227
Totale oltre i dodici mesi	151.227	191.227
Totale complessivo	**753.504**	**661.866**

DEBITI VERSO BANCHE

Il debito verso le banche ammonta complessivamente a 430.000 migliaia di Euro di cui 140.000 migliaia di Euro con scadenza oltre l'esercizio 2011. L'incremento dei debiti verso le banche entro i dodici mesi, di complessivi 105 milioni di Euro, è dovuto a: i) la riclassifica nel breve periodo del finanziamento di 40 milioni di Euro della durata originaria di tre anni, con scadenza a fine 2011, e che prevede un'opzione di l'estensione del finanziamento per ulteriori tre anni alle stesse condizioni; ii) per 65 milioni di Euro ad una maggiore esposizione verso il sistema bancario per esigenze gestionali resasi necessaria anche per far fronte al mancato incasso del credito vantato verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze. A metà anno 2010 si è proceduto ad una rinegoziazione delle linee di affidamento bancarie di breve termine in scadenza, con un ampliamento dei fidi concessi contrattati a livello di Gruppo. Gli oneri finanziari sono risultati pari a 4.546 migliaia di Euro in diminuzione di 1,2 milioni di Euro rispetto al dato registrato nel 2009 grazie al favorevole andamento del tasso variabile Euribor.

Nel prospetto di dettaglio n. 9 allegato alla presente nota integrativa sono riportate le informazioni riguardanti i finanziamenti e le linee di credito concesse.

DEBITI VERSO ALTRI FINANZIATORI

Ammonta a 2 migliaia di Euro e si riferisce al debito verso la Società di factoring per la cessione del credito IVA. Tale debito è stato estinto nei primi mesi del 2011.

ACCONTI

Ammontano a complessivi 61.272 migliaia di Euro in incremento di 5.000 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente per effetto dei maggiori incassi da parte di Eurocontrol connessi all'aumentato volume di traffico assistito sviluppato nell'esercizio. Tale voce rappresenta un debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze in quanto relativo ad incassi di competenza dell'Aeronautica Militare per prestazioni di rotta, pari a 57.476 migliaia di Euro e per la fornitura di servizi di terminale per 3.796 migliaia di Euro. Tali importi verranno conguagliati con il credito vantato verso lo stesso Ministero per le prestazioni rese in regime di esenzione tariffaria e per i contributi sugli aeroporti.

DEBITI VERSO FORNITORI

I *debiti verso fornitori* ammontano complessivamente a 161.652 migliaia di Euro, comprensivi delle fatture da ricevere per 19.948 migliaia di Euro, e registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di 20.072 migliaia di Euro. L'incremento della voce in oggetto è dovuto sia ai contributi di pre-finanziamento ricevuti nel 2010 dalla SESAR JU relativamente ai progetti avviati nell'esercizio per un importo complessivo ricevuto di 2.672 migliaia di Euro che ad un maggior debito nei confronti dei fornitori. L'importo oltre ai dodici mesi pari a 11.227 migliaia di Euro, invariato rispetto al 2009, rappresenta i debiti verso fornitori pagabili in esercizi futuri subordinatamente a specifiche disposizioni contrattuali. Tale debito è diminuito nei mesi successivi in seguito ai pagamenti effettuati per un importo pari a circa 11 milioni di Euro.

DEBITI VERSO CONTROLLATE

I *debiti verso controllate*, pari a 26.109 migliaia di Euro, si riferiscono per 24.111 migliaia di Euro al debito verso la controllata Techno Sky e per 1.998 migliaia di Euro al debito verso il Consorzio Sicta per l'attività di supporto specialistico prestata su vari progetti anche finanziati dalla Comunità Europea. L'incremento di 6.767 migliaia di Euro, rispetto all'esercizio precedente, è relativo principalmente alla controllata Techno Sky e riguarda le fatture da ricevere inerenti l'ultimo bimestre 2010 del contratto di manutenzione degli impianti per il controllo del traffico aereo ed altri contratti in essere, fatturati nei primi mesi del 2011. Tale debito troverà compensazione con il credito per conto corrente di corrispondenza iscritto nell'attivo dello stato patrimoniale. Tutti i debiti hanno scadenza entro i 12 mesi.

DEBITI TRIBUTARI

I *debiti tributari* pari a complessivi 12.188 migliaia di Euro si riferiscono per 7.332 migliaia di Euro, alle ritenute effettuate al personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2011 e per 4.856 migliaia di Euro alle imposte correnti rilevate nel 2010. Tale voce è composta dal debito per IRES pari a 4.051 migliaia di Euro, formata dalla differenza tra l'imposta dovuta nell'esercizio che ammonta a 14.858 migliaia di Euro e gli acconti versati nel 2010 e ritenute subite pari a complessivi 10.807 migliaia di Euro, e dal debito per IRAP pari a 805 migliaia di Euro composto dall'imposta a carico del 2010 per 19.656 migliaia di Euro al netto degli acconti versati che ammontano a 18.851 migliaia di Euro.

DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE

Il *debito verso istituti di previdenza e sicurezza sociale* ammontano a complessivi 18.472 migliaia di Euro e registrano un decremento netto di 605 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è legata principalmente all'effetto che si è generato nel 2009, a seguito di quanto previsto all'art. 20 comma 2 della Legge 133/2008 che ha posto a carico della Società l'obbligo di versare all'INPS i contributi per la disoccupazione involontaria, per la maternità e per i permessi di cui alla Legge 104/92 anche se iscritti alla gestione INPDAP per un importo riferito a tutto il 2009 di 1.789 migliaia di Euro. Tale importo è stato interamente recuperato nel 2010 tramite compensazione in sede di versamento mensile. Nel 2010 la contribuzione è andata a regime e riporta il solo importo dovuto per il mese di dicembre. Tale voce inoltre accoglie gli oneri sociali maturati sulle competenze relative al mese di dicembre del personale dipendente e versate nel mese successivo, comprensivo dell'INAIL, ed i contributi relativi al costo del personale rilevato per competenza, pari a 8.182 migliaia di Euro.

ALTRI DEBITI

Gli altri debiti ammontano a 43.809 migliaia di Euro e sono così composti:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Debiti verso il personale	35.101	32.287
Debiti per previdenza integrativa	7.346	5.980
Altri	1.362	10.244
Totale	**43.809**	**48.511**

Il *debito verso il personale* pari a 35.101 migliaia di Euro accoglie: i) il debito per ferie maturate e non godute per 10.313 migliaia di Euro in linea rispetto all'esercizio precedente (10.302 migliaia di Euro al 31 dicembre 2009); ii) gli accantonamenti del costo del personale rilevato per competenza e riguardanti le voci di straordinario, maggiorazioni per lavoro in turno, incentivo all'esodo e premio di risultato per complessivi 24.788 migliaia di Euro.

I *debiti per previdenza integrativa* pari a complessivi 7.346 migliaia di Euro riguardano l'importo da versare ai fondi di previdenza aziendali quali Prevaer e Previndai e agli altri fondi scelti dal personale dipendente.

Gli *altri debiti* che ammontano a 1.362 migliaia di Euro si riferiscono principalmente a depositi cauzionali e trattenute effettuate ai dipendenti a favore di terzi. Il decremento della voce in oggetto, pari a 8.882 migliaia di Euro, è principalmente ascrivibile al versamento effettuato nel 2010 ad Alitalia in amministrazione straordinaria degli importi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per i voli postali notturni degli anni 1989-1994 retroattivamente dichiarati esenti dalla tassazione per i servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, nonché per i servizi di terminale di cui al decreto del Ministro dei Trasporti n. 29/T del 1994.

DEBITO PER BALANCE EUROCONTROL

Il *debito per balance Eurocontrol* si è azzerato nell'esercizio per il rigiro a conto economico di quanto maturato nel 2008. Per il commento a tale voce, si rimanda a quanto riportato nell'apposito paragrafo posto nella parte finale della presente nota integrativa.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

La voce in oggetto ammonta complessivamente a 200.527 migliaia di Euro e si riferisce per 165 migliaia di Euro a ratei passivi riguardanti la rilevazione per competenza degli interessi passivi maturati sui finanziamenti in essere e per 200.362 migliaia di Euro a risconti passivi, la cui composizione e movimentazione è di seguito riportata:

- contributi PON reti e mobilità relativi al periodo 2000/2006 e 2007/2013 riguardanti specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud per complessivi 107.716 migliaia di Euro che evidenzia un decremento netto di 1.460 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione si riferisce per 15.887 migliaia di Euro al rigiro a conto economico del risconto di competenza dell'esercizio, e per 14.427 migliaia di Euro all'assegnazione di contributi in conto impianti come da convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti stipulata nel 2010. 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 PON 2000/2006	Importi PON 2007/2013
Contributi iscritti nel 2002	11.314	
Contributi iscritti nel 2003	22.018	
Utilizzi nel 2003	(3.780)	
Saldo al 31 dicembre 2003	**29.552**	
Contributi iscritti nel 2004	89.230	
Utilizzi nel 2004	(5.707)	
Saldo al 31 dicembre 2004	**113.075**	
Contributi iscritti nel 2005	10.638	
Utilizzi nel 2005	(15.569)	
Saldo al 31 dicembre 2005	**108.144**	
Contributi iscritti nel 2006	30.233	
Utilizzi nel 2006	(10.916)	
Saldo al 31 dicembre 2006	**127.461**	
Contributi iscritti nel 2007	17.695	
Utilizzi nel 2007	(9.872)	
Saldo al 31 dicembre 2007	**135.284**	
Contributi iscritti nel 2008	3.161	
Utilizzi nel 2008	(13.302)	
Saldo al 31 dicembre 2008	**125.143**	
Contributi iscritti nel 2009	0	
Utilizzi nel 2009	(15.967)	
Saldo al 31 dicembre 2009	**109.176**	-
Contributi iscritti nel 2010	0	14.427
Utilizzi nel 2010	(15.574)	(313)
Saldo al 31 dicembre 2010	**93.602**	**14.114**

- contributi in conto impianti, a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari come da Legge 102/09, che ammontano a 29.467 migliaia di Euro con un incremento netto rispetto all'esercizio precedente di 20.667 migliaia di Euro. Tale variazione deriva da un aumento di 21.100 migliaia di Euro per la quota del 2010 dei contributi riconosciuti alla Società ed erogati nel corso dell'esercizio dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da un decremento di 433 migliaia di Euro per il rigiro a conto economico della quota di competenza dell'esercizio a seguito dell'entrata in uso dell'ammodernamento dei sistemi tecnologici dell'aeroporto di Verona Villafranca, aeroporto militare aperto al traffico civile trasferito ad ENAV, trasferito ad ENAV il 31 luglio 2010;
- contributo in conto impianti a valere sull'investimento nell'aeroporto di Palermo riconosciuto dal CIPE come da pubblicazione in G.U. del 2010 per complessivi 58.356 migliaia di Euro, di cui si è detto al commento della voce crediti verso altri;
- altri contributi per complessivi 2.747 migliaia di Euro che registrano, rispetto al 2009, un incremento netto di 2.030 migliaia di Euro principalmente per il riconoscimento del contributo a valere sui fondi TEN-T dell'investimento denominato ADS-B.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine sono rappresentati da:

- garanzie prestate a terzi nel nostro interesse per 91.593 migliaia di Euro che registrano un incremento netto di 28.449 migliaia di Euro a seguito delle seguenti movimentazioni: i) lo svincolo della fidejussione rilasciata a favore dell'Agenzia delle entrate per il rimborso IVA anno 2002 per 61.049 migliaia di Euro a seguito della decadenza del periodo di accertamento; ii) l'emissione a favore dell'Agenzia delle Entrate di due fidejussioni a garanzia del rimborso IVA anno 2005 e 2007 per complessivi 87.630 migliaia di Euro; iii) il rilascio di nuove fidejussioni per 1.868 migliaia di Euro a garanzia buona esecuzione lavori del contratto stipulato con l'Aeronautica Militare per i controlli in volo degli impianti di loro competenza ed al Comune di Forlì per le opere di urbanizzazione del nuovo polo formativo aeronautico;
- lettere di patronage per complessivi 27.200 migliaia di Euro, rilasciate nell'interesse della Controllata Techno Sky e del Consorzio Sicta a favore degli Istituti bancari a garanzia dei fidi concessi per gli importi rispettivamente di 22.200 migliaia di Euro e 5.000 migliaia di Euro. Il patronage esistente nel 2009 di 2.500 migliaia di Euro è stato contestualmente restituito;
- garanzie ricevute da terzi per 122.997 migliaia di Euro, che registrano un incremento netto di 8.979 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, e riguardano fidejussioni rilasciate dai fornitori a fronte della corretta esecuzione dei contratti di fornitura stipulati;
- conti di memoria per i beni immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000, iscritti ad un valore simbolico di un euro, e non riportati nell'attivo patrimoniale nell'attesa che venga completata la procedura di identificazione e di determinazione del valore da parte dell'Agenzia del Territorio.

CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano a 738.806 migliaia di Euro e registrano un incremento di 26.802 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

La voce in oggetto è così composta:

Descrizione		Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni:				
Ricavi di rotta		516.251	470.696	45.555
Ricavi di terminale		41.875	41.054	821
Utilizzo balance n-2		1.796	5.326	(3.530)
Esenzioni:				
Rotta		15.892	16.171	(279)
Terminale		30.664	28.072	2.592
Aerop. a basso traffico e aerop maggiori		99.956	94.135	5.821
	Totale esenzioni	**146.512**	**138.378**	**8.134**
Rettifiche tariffe per balance dell'anno		28.867	52.328	(23.461)
Utilizzo fondo stabilizzazione tariffe		-	-	0
	Effetto balance	**28.867**	**52.328**	**(23.461)**
Ricavi da business complementari		3.505	4.222	(717)
Totale ricavi delle vendite e delle prest.ni		**738.806**	**712.004**	**26.802**

I ricavi di rotta si attestano a 516.251 migliaia di Euro con un incremento di 45.555 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente a seguito della ripresa del traffico assistito, circostanza che ha favorito il recupero della contrazione della domanda verificatasi nel 2009. Tale variazione, risente dunque dell'effetto combinato di maggiori unità di servizio sviluppate per il traffico pagante che rappresenta il + 5,9% rispetto al 2009 (-6% 2009 su 2008) e dell'incremento della tariffa applicata nel 2010, pari a 68,51 Euro, rispetto ai 65,85 Euro del 2009. Anche i ricavi di terminale, che ammontano a 41.875 migliaia di Euro, registrano un incremento sebbene più contenuto rispetto alla rotta che in termini di unità di servizio rappresenta un +3% rispetto al 2009 (-3,3% 2009 su 2008) con una tariffa applicata pari a 89,97 Euro leggermente superiore a quella del 2009. Per quanto attiene ai ricavi di terminale occorre evidenziare che il Regolamento comunitario 1794/2006 ha introdotto dal 2010 un nuovo meccanismo di tariffazione sia per il calcolo della tariffa che per il calcolo delle unità di servizio. Tale nuova formula, sebbene ininfluente sull'ammontare complessivo del fatturato, ha determinato una diversa distribuzione dei ricavi tra nazionali, comunitari ed internazionali collegata alla tipologia di aeromobile utilizzato.

I ricavi legati alle esenzioni, pari a complessivi 146.512 migliaia di Euro, registrano un incremento di 8.134 migliaia di Euro legato sia alle maggiori unità di servizio esenti di terminale sviluppate nell'esercizio pari al +3,6% che all'incremento della quota a carico dello Stato per il 50% della tariffa di terminale sui voli nazionali e comunitari a seguito della ripresa del traffico (+3%) e per i ripianamenti sugli aeroporti

minori e maggiori. Nello specifico, la voce in esame contiene: i) le esenzioni di rotta per 15.892 migliaia di Euro con un decremento di 279 migliaia di Euro; ii) le esenzioni di terminale per 30.664 migliaia di Euro che registrano un incremento di 2.592 migliaia di Euro; iii) il contributo sugli aeroporti a basso traffico che hanno sviluppato unità di servizio inferiori all'1,5% per un importo di 69.445 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 30.511 migliaia di Euro.

Il balance dell'esercizio, pari ad un valore complessivo di 28.867 migliaia di Euro, è formato sia da un balance di rotta che da un balance di terminale reintrodotto dal 2010 in forza del citato Regolamento comunitario. Con riferimento alla rotta si registra un importo di 15.614 migliaia di Euro relativo per 1.251 migliaia di Euro alla differenza tra i costi previsionali di Eurocontrol e dell'Aeronautica Militare Italiana, inseriti in tariffa nel 2009, e quanto effettivamente consuntivato (costi netti maggiori) e comunicato ad ENAV successivamente alla chiusura dell'esercizio 2009 e per 14.363 migliaia di Euro al balance di rotta generato nel 2010 a seguito di una tariffa di consuntivo superiore rispetto a quanto determinato in sede di preventivo.

Il balance di terminale, pari a 13.253 migliaia di Euro, deriva dal differenziale tra quanto consuntivato e quanto definito in sede di tariffa.

I ricavi da *business* complementari pari a 3.505 migliaia di Euro, registrano invece un incremento di 707 migliaia di euro e si riferiscono principalmente al supporto specialistico e tecnico fornito all'*European Satellite Services Provider SaS* (ESSP) nell'ambito del sistema EGNOS ed ai servizi di controllo in volo.

INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI

La voce in oggetto, pari a 3.103 migliaia di Euro, sostanzialmente in linea con il dato dell'esercizio precedente, si riferisce interamente alla capitalizzazione dei costi del personale che svolge la propria attività sui programmi di investimento in corso di esecuzione.

ALTRI RICAVI E PROVENTI

Gli altri ricavi e proventi ammontano complessivamente a 55.800 migliaia di Euro registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente di 5.250 migliaia di Euro, come evidenziato nella tabella sotto riportata:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09	Variazioni
Contributi in conto impianti	16.170	15.968	202
Contributi in conto esercizio	30.000	30.000	0
Altri contributi	2.787	566	2.221
Recupero costi personale distaccato	4.148	722	3.426
Utilizzo fondo sval.ne crediti	116	633	(517)
Utilizzo altri fondi	299	876	(577)
Altri ricavi	2.280	1.785	495
Totale altri ricavi e proventi	**55.800**	**50.550**	**5.250**

I *contributi in conto impianti* riguardano il riconoscimento a conto economico di parte del risconto passivo commisurato agli ammortamenti generati dai cespiti a cui il contributo si riferisce.

Il *contributo in conto esercizio* per 30.000 migliaia di Euro, rilevato secondo quanto disciplinato dai principi contabili, si riferisce all'importo 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.

La voce *altri contributi* contiene i contributi riconosciuti dalla Comunità Europea per diversi progetti a cui ENAV partecipa oltre alla quota di competenza dell'esercizio per la partecipazione al programma SESAR che ammonta a 1.704 migliaia di Euro.

La voce *recupero costi personale distaccato* si riferisce al riaddebito dei costi del personale sostenuti da ENAV per il personale distaccato sia presso terzi che verso la controllata Techno Sky. In particolare il saldo al 31 dicembre 2010 include l'importo a carico del service provider tedesco DFS per 2.500 migliaia di Euro, ed il riaddebito del costo del personale distaccato presso la SESAR JU ed Eurocontrol per 429 migliaia di Euro e presso la controllata per 925 migliaia di Euro.

Gli *utilizzi dei fondi* riguardano, per 116 migliaia di Euro il fondo svalutazione crediti risultato eccedente in seguito all'incasso di crediti prudenzialmente svalutati negli esercizi precedenti relativi sia alla rotta che al terminale, e per 299 migliaia di Euro al riassorbimento effettuato nell'esercizio del fondo rischi a seguito della positiva definizione di un contenzioso in essere nel 2009.

La voce *altri ricavi*, che ammonta a 2.280 migliaia di Euro si riferisce principalmente a fitti attivi per 472 migliaia di Euro riferiti principalmente agli uffici siti nell'aeroporto di Napoli e locati ad Enac e al Consorzio SICTA, a rimborsi assicurativi incassati nell'esercizio in seguito ai risarcimenti per sinistri riconosciuti alla società per 452 migliaia di euro, il riaddebito a Techno Sky dei compensi del Consiglio di Amministrazione per 126 migliaia di Euro.

COSTI DELLA PRODUZIONE

Ammontano complessivamente a 743.033 migliaia di Euro e registrano un incremento netto di 16.490 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, imputabile principalmente al maggior costo del personale

per 5.459 migliaia di Euro, come successivamente commentato, e ai maggiori ammortamenti dell'esercizio connessi all'entrata in uso di diversi progetti di investimento.

La composizione dei costi della produzione è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09	Variazioni
Costi della produzione			
Costi per materie prime, suss., di cons.e merci	5.824	6.980	(1.156)
Per servizi:			
- costi di manutenzione	73.178	72.276	902
- contribuzione Eurocontrol e Ceats	46.338	46.664	(326)
- costi per utenze e telecomunicazioni	28.672	28.459	213
- premi assicurativi	6.933	6.726	207
- pulizia e vigilanza	8.328	7.979	349
- altri costi riguardanti il personale	10.954	11.487	(533)
- altre spese per servizi	18.913	18.404	509
Totale costi per servizi	193.316	191.995	1.321
Per godimento beni di terzi	4.677	4.658	19
Per il personale	379.616	374.157	5.459
Ammortamenti e svalutazioni:			
- immobilizzazioni immateriali	13.435	14.697	(1.262)
- immobilizzazioni materiali	137.546	126.567	10.979
- svalutazione crediti	5.355	4.048	1.307
Totale ammortamenti e svalutazioni	156.336	145.312	11.024
Variazione delle rimanenze	(673)	(1.498)	825
Accantonamenti per rischi	-	2.594	(2.594)
Oneri diversi di gestione	3.937	2.345	1.592
Totale costo della produzione	**743.033**	**726.543**	**16.490**

La voce *costi per servizi* si incrementa di 1.321 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, per l'effetto combinato delle dinamiche delle singole voci di costo. In particolare i "costi di manutenzione" si incrementano di 902 migliaia di Euro per la manutenzione software ed il global service per gli impianti non operativi affidati nell'esercizio alla controllata Techno Sky.

L'incremento della voce ammortamenti e svalutazioni per complessivi 11.024 migliaia di Euro si riferisce, essenzialmente, sia ai maggiori ammortamenti che alla maggiore svalutazione dei crediti sia relativi alla rotta che al terminale, per 1.307 migliaia di Euro.

Gli oneri diversi di gestione si incrementano principalmente per la perdita su crediti legata agli interessi relativi al periodo intercorrente tra la richiesta della fidejussione ed il rilascio della stessa sul credito IVA oggetto di cessione e non riconosciuti dall'Agenzia delle Entrate, in quanto non è stata accettata la dichiarazione di contribuente virtuoso presentata da ENAV.

Con riferimento ai servizi di manutenzione degli apparati tecnologici di assistenza al volo resi dalla controllata Techno Sky ed ai sensi di quanto previsto dal novellato art 2427 – 22 bis) del codice civile, si segnala che la misura del corrispettivo relativo al contratto di servizio triennale, pari a 61 milioni di euro, è stato determinato tra le parti in modo convenzionale, prescindendo da condizioni direttamente riconducibili alle normali situazioni di mercato. Tale scelta, premessa la rilevanza strategica della prestazione che ha peraltro motivato l'internalizzazione del servizio attraverso l'acquisizione delle stessa società, è da ricondursi ad una logica di Gruppo finalizzata ad ottimizzare la gestione finanziaria favorendo

nel contempo una politica tariffaria rigorosa e tesa ad evitare aggravi di costi non necessari a carico dei vettori. A maggior conferma di quanto detto, si precisa che il corrispettivo per il servizio di manutenzione a favore di ENAV è rimasto invariato nel quadriennio 2007/2010 e comunque di valore inferiore a quello praticato dal precedente fornitore.

COSTO DEL PERSONALE

Il *costo del personale*, che ammonta a 379.616 migliaia di Euro registra un incremento rispetto all'esercizio precedente di 5.459 migliaia di Euro, ed è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09	Variazioni
Salari e stipendi, di cui:			
retribuzione fissa	216.900	213.988	2.912
retribuzione variabile	46.024	46.692	(668)
Totale salari e stipendi	262.924	260.680	2.244
Oneri sociali	85.775	87.559	(1.784)
Trattamento di fine rapporto	15.056	14.021	1.035
Altri costi	15.861	11.897	3.964
Totale costo del personale	**379.616**	**374.157**	**5.459**

La voce salari e stipendi nel complesso si incrementa di 2.244 migliaia di Euro come effetto netto delle seguenti variazioni:

- incremento della retribuzione fissa per 2.912 migliaia di Euro dovuto, oltre alla crescita fisiologica, al rinnovo contrattuale che ha previsto un aumento dei minimi stipendiali a decorrere dal 1° luglio 2009 e agli effetti conseguenti dal rinnovo del biennio economico 2010-2011, che ha previsto un aumento dei minimi delle classi stipendiali di ciascuna categoria professionale con decorrenza 1° dicembre 2010 ed erogazione di una "una tantum" per il periodo di vacanza contrattuale dal 1° gennaio al 30 novembre 2010. L'organico medio 2010 presenta una diminuzione per circa 32 unità rispetto al 2009;
- diminuzione netta della retribuzione variabile per 668 migliaia di Euro dovuta a: i) decremento del premio di risultato a seguito del nuovo accordo che ha previsto per il personale dipendente la mensilizzazione della quota fissa a decorrere da gennaio 2011 e la determinazione della quota variabile determinata in percentuale sull'incremento del valore della produzione aziendale relativo all'anno di riferimento rispetto al dato consolidato dell'anno 2009. Tale diversa determinazione ha comportato una riduzione di 4.624 migliaia di Euro rispetto al 2009; ii) incremento dell'accantonamento per ferie maturate e non godute in quanto nel 2010 si è provveduto alla chiusura di soli 8 giorni degli uffici della sede centrale rispetto ai 14 giorni effettuati nel 2009 comportando un incremento di 1.065 migliaia di Euro; iii) incremento del lavoro straordinario in linea operativa per complessivi 2.301 migliaia di Euro riconducibile alle maggiori ore sviluppate nel 2010 che sono state circa 167.000 rispetto alle 145.000 del 2009 strettamente riconducibile all'incremento

del traffico assistito; iv) incremento delle indennità legate alle trasferte fuori sede per 656 migliaia di Euro a seguito dell'accordo del mese di aprile 2010.

- Gli oneri sociali si decrementano di 1.784 migliaia di euro a seguito della diminuzione della base imponibile principalmente riconducibile al minor premio di risultato come precedentemente riportato. Gli altri costi del personale, infine, registrano un incremento netto di 3.964 migliaia di Euro principalmente riconducibile alla politica di incentivo all'esodo effettuato dalla società che ha permesso di definire esodi per 166 unità rispetto alle 102 unità del 2009.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi ed oneri finanziari si attestano a fine esercizio ad un importo negativo di 4.220 migliaia di Euro registrando un peggioramento rispetto all'esercizio precedente di 1.523 migliaia di Euro. Tale risultato è legato principalmente ai minori proventi finanziari connessi agli interessi sui crediti IVA anni 2005 e 2007 ceduti nel 2010 ed ai minori interessi di mora attivi iscritti nell'esercizio ed applicati da Eurocontrol nei confronti dei vettori per il ritardato pagamento dei crediti pari ad una riduzione di 696 migliaia di Euro. Gli oneri finanziari invece registrano un miglioramento di 969 migliaia di Euro principalmente imputabile ai minori oneri finanziari maturati sugli affidamenti bancari che si sono attestati a 4.546 migliaia di Euro con una riduzione del 21,2% rispetto al 2009, effetto derivante dal buon andamento del tasso variabile Euribor che si è attestato a valori al di sotto di quelli registrati nel 2009.

Il dettaglio degli oneri e proventi finanziari è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09	Variazioni
Altri proventi finanziari:			
- da titoli iscritti nell'attivo circolante	0	200	(200)
- proventi diversi, di cui:			
a) interessi attivi su credito iva a rimborso	0	1.376	(1.376)
b) interessi attivi su conti correnti bancari	126	371	(245)
c) altri interessi attivi	1.372	2.056	(684)
Totale proventi diversi	1.498	3.803	(2.305)
Totale altri proventi finanziari	**1.498**	**4.003**	**(2.505)**
Interessi ed altri oneri finanziari			
a) interessi pass. su linee di credito e finan.ti	(4.546)	(5.771)	1.225
b) altri interessi passivi	(1.167)	(911)	(256)
Totale interessi e altri oneri finanziari	**(5.713)**	**(6.682)**	**969**
Utili e perdite su cambi	(5)	(18)	13
Totale proventi ed oneri finanziari	**(4.220)**	**(2.697)**	**(1.523)**

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

La voce in oggetto mostra un saldo negativo di 1.457 migliaia di Euro ed è composta da:

- proventi straordinari per 1.225 migliaia di Euro che registra un decremento rispetto all'esercizio precedente di 1.217 migliaia di Euro e si riferisce a rettifiche relative ad esercizi precedenti.
- oneri straordinari per 2.681 migliaia di Euro, minori rispetto all'esercizio precedente per 189 migliaia di Euro, relativi principalmente a: i) imposte e tasse esercizi precedenti per 229 migliaia di Euro di cui

74 migliaia di Euro relativa alla maggiore IRES emersa in sede di Unico; ii) rettifiche relative ad esercizi precedenti di cui riguardanti oneri del personale per 1.096 migliaia di Euro.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte sul reddito, che ammontano a complessivi 33.497 migliaia di Euro, accolgono:

- le imposte correnti per complessivi 34.514 migliaia di Euro di cui per IRES 14.858 migliaia di Euro e per IRAP 19.656 migliaia di Euro;
- le imposte anticipate e differite pari rispettivamente a 1.008 migliaia di Euro, come effetto netto tra nuove iscrizioni e rigiro delle anticipate iscritte negli esercizi precedenti, e 9 migliaia di Euro per il rigiro delle differite passive iscritte sulle plusvalenze tassate.

Per un maggiore dettaglio inerente la fiscalità differita 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 2010:

Descrizione	IRES	IRAP	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Imposte correnti	**(14.858)**	**(19.656)**	**(34.514)**	**(29.381)**
Imposte anticipate				
Fondi tassati	532	0	532	729
Svalutazione rimanenze	521	0	521	521
Altri	(40)	(5)	(45)	(56)
Totale imposte anticipate	**1.013**	**(5)**	**1.008**	**1.194**
Imposte differite				
Plusvalenze tassate	8	1	9	35
Totale imposte differite	**8**	**1**	**9**	**35**
Totale imp.correnti, anticipate e differite	**(13.837)**	**(19.660)**	**(33.497)**	**(28.152)**

Le variazioni dell'imponibile, ai fini fiscali, producono una differenza tra aliquota fiscale effettiva ed aliquota teorica, come evidenziato nella seguente tabella di riconciliazione.

	IRES		IRAP	
Utile Ante Imposte	48.999		48.999	
Aliquota Ordinaria (Teorica)		**27,5%**		**4,55%**
Differenze Temporanee deducibili in esercizi successivi	6.532		29	
Differenze Temporanee tassabili in esercizi successivi	(2.819)		(123)	
Differenze Permanenti	1.318	0,7%	(5.168)	-0,5%
Differenze Permanenti			388.450	
Imponibile fiscale	54.030	30,3%	432.187	37,49%
Imposte correnti e differite	(13.837)		(19.660)	
Aliquota Effettiva		**28,24%**		**40,12%**

BALANCE

A livello internazionale, gli Stati che aderiscono ad Eurocontrol utilizzano un sistema di tariffazione a "*cost recovery*". Tale sistema si basa sul concetto che l'ammontare dei ricavi sia commisurato al valore dei costi sostenuti per i servizi di controllo della navigazione aerea di rotta. Per cui, se i ricavi risultano superiori ai costi sostenuti si ha un "*balance* negativo" (*over recovery*) che genera l'iscrizione di un debito e la rettifica a conto economico dei maggiori ricavi. Invece, se i ricavi risultano inferiori ai costi sostenuti si ha un "*balance* positivo" (*under recovery*) che genera l'iscrizione di un credito e la rilevazione a conto economico dei ricavi. Tali poste a debito ed a credito vengono imputate a conto economico con il segno opposto dal secondo esercizio successivo a quello di riferimento. Dal 2010 tale sistema viene applicato anche per i servizi di terminale (sia per ENAV che per AMI) a seguito del recepimento del Regolamento comunitario 1794/2006 che ha modificato il sistema di determinazione della tariffa equiparandolo a quanto già avviene per la rotta.

Tutto quanto premesso, nella tabella seguente viene riportata la movimentazione del credito e del debito per *balance* al 31 dicembre 2010:

Descrizione	Anno di formazione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.10
Credito per Balance di rotta	2009	52.327	0	0	52.327
Credito per Balance di rotta	2010	0	15.614	0	15.614
Credito per Balance di terminale	2010	0	13.253	0	13.253
Totale credito per Balance		**52.327**	**28.867**	**0**	**81.194**
Debito per Balance di rotta	2008	1.796	0	(1.796)	0
Totale debito per Balance		**1.796**	**0**	**(1.796)**	**0**

Relativamente al credito per *Balance* di rotta generatosi nel 2009 per complessivi 52.327 migliaia di Euro, si evidenzia che lo stesso è stato inserito nella determinazione della tariffa 2011 solo per l'importo di 15.164 migliaia di Euro a seguito degli accordi internazionali a cui hanno aderito anche gli altri *service provider* ed in linea con quanto previsto dai principi Eurocontrol, al fine di evitare ulteriori aggravi per i vettori. La restante parte pari a 37.163 migliaia di Euro verrà inserita nella determinazione della tariffa nei tre anni successivi al 2011 e quindi classificata nei crediti con scadenza oltre i dodici mesi.

Relativamente al credito per *Balance* di rotta 2010, la tariffa applicata, inferiore rispetto a quella naturale, beneficiava del contributo riconosciuto al mercato in relazione al perdurare della crisi a livello internazionale. A consuntivo, la politica di razionalizzazione dei costi ed il cambiamento di scenario caratterizzato da una ripresa del traffico, che si è attestato in termini di unità di servizio al +5,9% rispetto al +3% previsto in sede di determinazione della tariffa, ha permesso di recuperare parte dei costi non addebitati inizialmente generando un *balance positivo* di soli 14.363 migliaia di Euro, a cui si aggiungono 1.251 migliaia di Euro relativo ai maggiori costi a consuntivo comunicati dall'Aeronautica Militare successivamente alla chiusura del bilancio 2009 ridotti per effetto dei minori costi comunicati da

Eurocontrol (688 migliaia di Euro). Tale posta, che rientrerà nella determinazione della tariffa per il 2012, è stata esposta nei crediti con scadenza oltre il 2011.

Il credito per *Balance* di terminale, determinato con modalità analoghe a quello di rotta, è pari a 13.253 migliaia di Euro e deriva dal differenziale tra quanto consuntivato e quanto definito in sede di tariffa. Tale credito è esposto con scadenza oltre il 2011.

Il debito per *Balance* si è azzerato nel 2010 a seguito del rigiro a conto economico della quota generata nell'esercizio 2008 e rientrata nel calcolo della tariffa per il 2010.

SEZIONE 4

ALTRE INFORMAZIONI

PERSONALE

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale, nel corso dell'esercizio ha subito la seguente movimentazione:

	31.12.10	31.12.09
Dirigenti	74	69
Quadri	348	316
Impiegati	2.829	2.896
Consistenza finale al 31 dicembre 2010	**3.251**	**3.281**
Consistenza media	**3.259**	**3.292**

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

	31.12.10	31.12.09
Management e Coordinamento	422	385
Controllori traffico aereo	1.531	1.561
Esperti assistenza al volo	394	486
Operatori servizio meteo	129	114
Naviganti	24	13
Amministrativi	480	472
Tecnici	178	159
Personale informatico	93	91
Consistenza finale al 31 dicembre 2010	**3.251**	**3.281**

COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

L'emolumento annuale erogato per il Consiglio di Amministrazione risulta pari a 563 migliaia di Euro, mentre quello per il Collegio Sindacale ammonta a 80 migliaia di Euro.

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

PAGINA BIANCA

Allegato n. 1
(in migliaia di Euro)

RENDICONTO FINANZIARIO

		2010	2009
A -	**DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI**	**12.391**	**25.242**
B -	***Flusso monetario generato da attività d'esercizio***		
	Risultato d'esercizio	15.502	7.807
	Ammortamenti	150.981	141.263
	Variazione netta Fondo Trattamento Fine Rapporto	(1.038)	(2.194)
	Variazione netta Fondo imposte differite	(9)	(35)
	Decremento/(Incremento) Rimanenze	(673)	(2.070)
	Decremento/(Incremento) Crediti	(91.082)	12.011
	Decremento/(Incremento) Ratei e Risconti attivi	114	366
	Variazione netta altri Fondi Rischi ed Oneri	(2.673)	381
	Incremento/(Decremento) Debiti	82.907	96.005
	Incremento/(Decremento) Ratei e Risconti passivi	7.739	(7.522)
		161.768	**246.012**
C -	***Flusso monetario assorbito da attività d'investimento***		
	Investimenti in:		
	- immobilizzazioni immateriali	(22.018)	(24.267)
	- immobilizzazioni materiali	(202.246)	(245.612)
	- immobilizzazioni finanziarie	0	0
		(224.264)	**(269.879)**
D -	***Flusso monetario generato da attività di finanziamento***		
	Incremento/(Decremento) finanziamenti	65.000	10.417
	(Incremento)/Decremento attività finanz. che non costituisc immobiliz	(268)	599
	Incremento/(Decremento) debiti verso altri finanziatori	2	
		64.734	**11.016**
E -	**Flusso monetario complessivo dell'esercizio (B+C+D)**	**2.238**	**(12.851)**
F -	**DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (A+E)**	**14.629**	**12.391**

Allegato n. 2
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31.12.09			Variazioni del periodo				Consistenza al 31.12.10		
	Costo storico	Amm.to accumulato	Saldo al 31.12.2009	Incrementi	Decrementi		Amm.to	Costo storico	Amm.to accumulato	Saldo al 31.12.2010
					Costo Storico	Amm.to accumulato				
Diritti di utiliz.ne opere dell'ingegno	46.325	(34.497)	11.828	14.087	0	0	(11.497)	60.412	(45.994)	14.418
Altre immobilizzazioni immateriali	12.635	(8.852)	3.783	1.429	0	0	(1.938)	14.064	(10.790)	3.274
Immobilizzazioni in corso ed acconti	64.394	0	64.394	22.018	(15.516)	0	0	70.896	0	70.896
Totale	**123.354**	**(43.349)**	**80.005**	**37.534**	**(15.516)**	**0**	**(13.435)**	**145.372**	**(56.784)**	**88.588**

Allegato n. 3
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31.12.09			Variazioni del periodo				Consistenza al 31.12.10		
	Costo storico	Fondo di amm.to	Saldo al 31.12.2009	Incrementi	Decrementi		Amm.to	Costo storico	Fondo di amm.to	Saldo al 31.12.2010
					Costo Storico	Fondo di amm.to				
Terreni e fabbricati	266.973	(85.966)	181.007	25.177	(832)	490	(10.681)	291.318	(96.157)	195.161
Impianti e macchinari	1.198.698	(726.784)	471.914	81.466	(28.012)	27.472	(93.948)	1.252.152	(793.260)	458.892
Attrezzature industriali e comm.li	260.181	(135.076)	125.105	27.024	(6.089)	6.088	(19.236)	281.116	(148.224)	132.892
Altri beni	285.117	(246.517)	38.600	33.013	(6.122)	6.048	(13.681)	312.008	(254.150)	57.858
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	385.012	0	385.012	202.624	(167.058)	0	0	420.578	0	420.578
Totale	**2.395.981**	**(1.194.343)**	**1.201.638**	**369.304**	**(208.113)**	**40.098**	**(137.546)**	**2.557.172**	**(1.291.791)**	**1.265.381**

Allegato n. 4
(in migliaia di Euro)

PARTECIPAZIONI

Ragione Sociale	Sede	Data bilancio riferimento	Capitale Sociale/Fondo Consortile	Utile (perdita) dell'esercizio	Quota % di partecipazione	Corrispondente P.N. a bilancio	Valore di carico	Valore a equity
Imprese controllate								
Techno Sky S.r.l.	Roma	31.12.2010	1.600	148	100%	5.079	113.827	66.859
Consorzio Sicta	Napoli	31.12.2010	1.033	1	60%	878	705	878
Totale Partecipazioni							114.532	67.737

Allegato n. 5
(in migliaia di Euro)

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Parte correlata	Technosky Srl		Consorzio Sicta		MEF		MIT	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Riflessi patrimoniali operazioni con parti correlate								
Crediti Commerciali	779	234	922	562	375.346	288.036	44.427	30.000
Crediti Finanziari	9.093	19.483		-		-		-
Debiti Commeciali	(24.111)	(17.971)	(1.998)	(1.370)	(61.272)	(56.273)		-
Totale	**(14.239)**	**1.746**	**(1.076)**	**(808)**	**314.074**	**231.763**	**44.427**	**30.000**
Riflessi economici operazioni con parti correlate								
Ricavi	67	62	38	214	143.557	135.954	-	-
Altri Ricavi e proventi	1.147	300	147	142	-	-	30.000	30.000
Costi per servizi	(58.574)	(57.911)	(625)	(1.448)	-	-	-	-
Costi capitalizzati (*)	(22.852)	(25.237)	(1.000)	(971)	-	-	-	-
Oneri Finanziari		-		-	-	-	-	-
Totale	**(80.212)**	**(82.786)**	**(1.440)**	**(2.063)**	**143.557**	**135.954**	**30.000**	**30.000**

(*) Investimenti e manutenzioni capitalizzate, quota dell'anno di riferimento

La Società non effettua operazioni con altri parti correlate diverse dalle sue entità partecipate e dai Ministeri controllanti e vigilanti, e intrattiene rapporti intragruppo regolati, salvo se non diversamente specificato, a condizioni di mercato.

Allegato n. 6
(in migliaia di Euro)

PROSPETTO IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

	SALDO INIZIALE		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO		SALDO FINALE	
Tipologia delle differenze temporanee	**Differenze temporanee**	**Imposte**	**Differenze temporanee**	**Imposte**	**Differenze temporanee**	**Imposte**
CON IMPUTAZIONE A CONTO ECONOMICO						
a) Differenze che originano attività per imposte anticipate						
Fondi tassati (*)	34.915	9.600	1.936	532	36.851	10.132
Svalutazione rimanenze (***)	6.220	1.984	1.893	521	8.113	2.505
Altri (**)	208	66	(145)	(45)	63	21
Totale	**41.343**	**11.650**	**3.684**	**1.008**	**45.027**	**12.658**
b) Differenze che originano passività per imposte differite						
Plusvalenze tassate (**)	57	(18)	(29)	9	28	(9)
Totale	**57**	**(18)**	**(29)**	**9**	**28**	**(9)**

(*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES 27,5%
(**) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES ed IRAP per un totale di 31,9%
(***) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES ed IRAP per un totale di 31,9% fino al 2009 e nel 2010 all'aliquota IRES del 27,5%

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 contributi c/capitale	Riserva per utili a nuovo			
Consistenza al 31/12/2007	**1.121.744**	**5.372**	**9.189**	**961**	**51.816**	**31.070**	**-**	**15.037**	**1.235.189**
Destinazione del risultato dell'esercizio		752				14.285		(15.037)	0
Altre variazioni:									
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe									
Risultato del periodo								23.772	23.772
Consistenza al 31/12/2008	**1.121.744**	**6.124**	**9.189**	**961**	**51.816**	**45.355**	**-**	**23.772**	**1.258.961**
Destinazione del risultato dell'esercizio		1.188				22.584		(23.772)	0
Altre variazioni:									
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe						(22.584)			(22.584)
Risultato del periodo								7.807	7.807
Consistenza al 31/12/2009	**1.121.744**	**7.312**	**9.189**	**961**	**51.816**	**45.355**	**-**	**7.807**	**1.244.184**
Destinazione del risultato dell'esercizio		390				7.417		(7.807)	0
Altre variazioni:									
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe						(7.417)			(7.417)
Risultato del periodo								15.502	15.502
Consistenza al 31/12/2010	**1.121.744**	**7.702**	**9.189**	**961**	**51.816**	**45.355**	**-**	**15.502**	**1.252.269**

Allegato n. 8
(in migliaia di Euro)

ANALISI DELLE RISERVE

Riserve	Tipologia	Importo	Possibile utilizzazione
Riserva legale	Utili	7.702	A,B
Riserva ex Lege 292/93	Capitale	9.189	A,B,C
Riserva straordinaria	Capitale	961	A,B,C
Riserva contributi in conto capitale	Capitale	51.816	A,B,C
Utili portati a nuovo	Utili	45.355	A,B,C
Totale Riserve di Capitale		**61.966**	
Totale Riserve di Utili		**53.057**	

A: Aumento capitale sociale; **B**: Copertura perdite; **C**: Distribuzione ai soci

Allegato n. 9
(in migliaia di Euro)

DEBITI VERSO BANCHE

	Importo affidato	Importo utilizzato al 31.12.2010	Durata	Scadenza	Tasso interesse	Note
Finanziamento	140.000	140.000	5 anni	2013	Euribor + spread	1
Finanziamento	40.000	40.000	3 anni	2011	Euribor + spread	1
Linea di credito	150.000	130.000	18 mesi meno un giorno	a scadenza	Euribor + spread	
Linea di credito	120.000	120.000	18 mesi meno un giorno	a scadenza	Euribor + spread	
Anticipi in c/c	40.000	0	a revoca		Euribor + spread	
Totale debiti verso banche	**490.000**	**430.000**				

1 Finanziamento con opzione di estensione per ulteriori 5 anni/3 anni alle stesse condizioni.

Il presente bilancio, composto da Relazione sulla Gestione, Stato patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e n. 9 prospetti allegati, corrisponde in modo veritiero alle risultanze delle scritture contabili.

Roma, 28 marzo 2011

Il presente bilancio è stato
approvato in pari data
dal Consiglio di Amministrazione
l' Amministratore Delegato
Guido Puglisi

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 2010

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

"All'Assemblea dei Soci della Società ENAV S.p.A.

Si premette che la presente Relazione, inerente al Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, esulerà dalle valutazioni e certificazioni in ordine al controllo contabile come disciplinato dagli articoli 2409-bis - 2409-septies del Codice Civile, in quanto detto controllo è esercitato dalla Società di Revisione Reconta Ernst & Young cui è stata affidata la revisione del bilancio ENAV.

Il Collegio Sindacale nel corso dell'anno 2010 ha partecipato a n. 5 Assemblee dei Soci ed a n. 12 adunanze del Consiglio di Amministrazione svoltesi sempre alla presenza del Magistrato. Le Assemblee e le adunanze predette hanno rispettato le norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento ed in relazione ad esse il Collegio può ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate sono state conformi alle Norme e allo Statuto sociale nel rispetto dei principi di corretta amministrazione, in quanto non ritenute manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Presidente e/o l'Amministratore Delegato hanno fornito al Consiglio di Amministrazione informazioni sul generale andamento della 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; sono emersi elementi che vengono riportati successivamente nella presente relazione.

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

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.

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2010, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 28 marzo 2011 e acquisito in pari data dal Collegio, si chiude con un utile di euro 15.501.950,19.

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 2010, ha illustrato gli aspetti gestionali, ha descritto la struttura operativa e le sue componenti ed articolazioni, nonchè 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.

In detta relazione vengono riportate, tra l'altro, le vicende giudiziarie accadute all'ENAV ed alla Società controllata Techno Sky S.r.l. negli ultimi mesi dell'anno 2010.

Relativamente all'ENAV in data 26 novembre 2010 sono state notificate alla Società e a tre componenti del Consiglio d'Amministrazione comunicazioni di garanzia per le ipotesi di reato e connessi provvedimenti di perquisizioni e sequestro di documentazione.

Tali ipotesi di reato hanno riguardato una serie di vicende legate ad appalti per lavori e forniture affidati da ENAV alla Società Selex Sistemi Integrati e da questa subappaltati, in parte, alla Società controllata da ENAV stessa Techno Sky, la quale avrebbe poi nuovamente affidato i lavori e forniture ad una specifica Società.

Analogamente per Techno Sky sempre in data 26 novembre 2010 sono stati notificati atti concernenti provvedimenti di perquisizione e di sequestro per le motivazioni sopra indicate e comunicazioni di garanzia riguardanti ipotesi di reato per due persone che avevano ricoperto la carica di Presidente e di Amministratore della Società, ma alla suddetta data non ricoprivano più alcun ruolo né intrattenevano rapporti con Techno Sky.

Conclusivamente viene ritenuto che il patrimonio dell'ENAV, per i fatti sopra descritti, nella sua consistenza attuale e prospettica, non sia esposto a rischi.

Il Collegio in merito alle inchieste giudiziarie di cui è stato fatto cenno nella suddetta relazione deve far presente, con riferimento all'ENAV,

che unitamente al Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo hanno ritenuto di procedere congiuntamente ad una serie di audizioni che, almeno dal punto di vista amministrativo, consentissero di acquisire informazioni sulle vicende di cui trattasi.

In particolare hanno proceduto all'audizione della Società di Revisione (la stessa sia per ENAV che per Techno Sky), del responsabile della Funzione Audit, dell'Organismo di Vigilanza, del responsabile dell'Area Amministrativa e del responsabile della Funzione Acquisti relativamente alle attività di approvvigionamento dell'ENAV.

Per quanto riguarda la regolarità delle procedure di acquisto, va rilevato che in nessuna delle relazioni presentate dagli organi e dai dirigenti interpellati sono emersi elementi che potessero far sospettare irregolarità procedimentali. Relativamente alla Società controllata Techno Sky il Collegio rinvia l'esame dei suddetti aspetti nella relazione sul bilancio consolidato.

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

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

Lo **Stato patrimoniale** viene rappresentato da:

ATTIVO

- ***Immobilizzazioni***

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

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

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

- ***Attivo Circolante***

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

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

Le **Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**, sono iscritte al medesimo valore risultante dal bilancio al 31 dicembre 2009 diminuito delle commissioni di gestione addebitate su base mensile.

- ***Risconti e Ratei***

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

PASSIVO

- ***Patrimonio netto***

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

Il **Capitale sociale** è composto da n. 1.121.744.385 azioni ordinarie del valore nominale di euro 1 sottoscritto interamente dal Ministero

dell'Economia e delle Finanze.

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

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

- Fondi per rischi ed oneri

In tale voce sono iscritte le perdite o i debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile. Essa comprende il Fondo imposte anche differite per 9 migliaia di euro nonché i seguenti altri fondi: il fondo rischi del contenzioso del personale per 9.702 migliaia di euro, il fondo rischi per altri contenziosi in essere per 1.286 migliaia di euro e il fondo stabilizzazione tariffe per 47.977 migliaia di euro.

- 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 91.592 migliaia di euro quali garanzie prestate a favore di

terzi, per 27.200 migliaia di euro lettera di patronage rilasciata nell'interesse della controllata Techno Sky a favore di una banca a garanzia dei fidi concessi, per 122.996 migliaia di euro quali garanzie ricevute a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura e per 1 euro quale valore simbolico degli immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000.

Conto Economico

- Valore della Produzione

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

- Costi della Produzione

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

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

- Rettifiche di Valore di Attività Finanziarie

Sono costituite da **Rivalutazioni**.

- Proventi e Oneri Straordinari

Sono costituti 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**.

Il Collegio, sotto i profili di propria competenza, non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio 2010, predisposto dal Consiglio di Amministrazione, e propone all'Assemblea di approvare il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

Circa la ripartizione dell'utile di esercizio che, come già detto, ammonta ad euro15.501.950,19, il Collegio concorda con il Consiglio di Amministrazione nel suggerire di destinare a riserva legale il 5%, pari a euro 775.097,51 ai sensi dell'art. 2430 del Codice Civile; e per il restante importo di euro 14.726.852,68 in conformità alle deliberazioni che saranno assunte dall'Assemblea degli azionisti.

Roma, 11 APR 2011

Il Collegio Sindacale

Dr. Antonio Musella

Dr. Vincenzo Donato

Prof. Renato Midoro

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

PAGINA BIANCA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2010

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39

PAGINA BIANCA

ERNST & YOUNG

Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via Po, 32
00198 Roma

Tel. (+39) 06 324751
Fax (+39) 06 32475504
www.ey.com

Relazione della società di revisione
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39

All'Azionista dell'Enav S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio dell'Enav S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2010. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori dell'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 i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

   Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 14 aprile 2010.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio dell'Enav S.p.A. al 31.12.2010 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 per l'esercizio chiuso a tale data.

4. A titolo di richiamo di informativa segnaliamo che, nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa, viene dato conto di alcune iniziative giudiziarie in corso nei confronti della Società, della controllata Techno Sky S.r.l. e di alcuni amministratori ed ex amministratori. A tal riguardo gli amministratori, sulla base dello stato attuale della conoscenza ed in considerazione delle analisi effettuate, ritengono che il patrimonio di Enav S.p.A. e del Gruppo Enav, nella sua consistenza attuale e prospettica, non sia esposto a rischi.

5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori dell'Enav S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate

Reconta Ernst & Young S.p.A.
Sede Legale: 00198 Roma - Via Po, 32
Capitale Sociale € 1.402.500,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CC.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584
P.I. 00891231003
Iscritta all'Albo Revisori Contabili al n. 70945 Pubblicato sulla G.U.
Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione:
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited

dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio dell'Enav S.p.A. al 31.12.2010.

Roma, 8 aprile 2011

Reconta Ernst & Young S.p.A.

Gianfranco Consorti
(Socio)

BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO ENAV AL 31 DICEMBRE 2010

PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2010

STATO PATRIMONIALE

	ATTIVO	31.12.2010	31.12.2009
A)	**CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI**	0	0
	TOTALE A)	**0**	**0**
B)	**IMMOBILIZZAZIONI**		
I	**IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI**		
1)	Costi di impianto e di ampliamento	0	679
3)	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	14.523.415	12.038.380
4)	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	8.080	0
5 bis)	Differenza da consolidamento	66.486.104	77.567.123
6)	Immobilizzazioni in corso e acconti	70.896.868	64.394.484
7)	Altre	4.108.186	4.862.901
	Totale I)	**156.022.653**	**158.863.567**
II	**IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI**		
1)	Terreni e fabbricati	195.111.885	180.953.498
2)	Impianti e macchinario	455.151.280	469.458.210
3)	Attrezzature industriali e commerciali	132.818.131	125.124.928
4)	Altri beni	60.351.286	42.554.078
5)	Immobilizzazioni in corso e acconti	416.975.067	383.126.152
	Totale II)	**1.260.407.649**	**1.201.216.866**
III	**IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE**		
1)	Partecipazioni in:		
	a) Imprese controllate	878.204	877.828
	d) Altre imprese	284.848	284.848
2)	Crediti:		
	d) verso altri		
	esigibili oltre i 12 mesi	19.277.096	20.601.085
	Totale III)	**20.440.148**	**21.763.761**
	TOTALE B) IMMOBILIZZAZIONI	**1.436.870.450**	**1.381.844.194**
C)	**ATTIVO CIRCOLANTE**		
I	**RIMANENZE**		
1)	Materie prime, sussidiarie e di consumo	71.055.428	69.951.327
3)	Lavori in corso su ordinazione	2.842.391	545.531
	Totale I)	**73.897.819**	**70.496.858**
II	**CREDITI**		
1)	**Verso clienti**		
	esigibili entro i 12 mesi	520.999.910	432.573.296
2)	**Verso imprese controllate**		
	esigibili entro i 12 mesi	921.779	562.595
4 bis)	**Crediti tributari**		
	esigibili entro i 12 mesi	20.538.646	105.300.419
4 ter)	**Imposte anticipate**		
	esigibili entro i 12 mesi	15.575.252	13.373.856
5)	**Verso altri**		
	esigibili entro i 12 mesi	79.290.023	8.087.520
6)	**Per Balance Eurocontrol**		
	esigibili entro i 12 mesi	15.163.749	0
	esigibili oltre i 12 mesi	66.031.199	52.327.497
	Totale II)	**718.520.558**	**612.225.183**
III	**ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI**		
6)	Altri titoli	40.249.727	39.982.205
	Totale III)	**40.249.727**	**39.982.205**
IV	**DISPONIBILITA' LIQUIDE**		
1)	Depositi bancari e postali	14.804.167	12.421.804
3)	Denaro e valori in cassa	56.393	96.156
	Totale IV)	**14.860.560**	**12.517.960**
	TOTALE C) ATTIVO CIRCOLANTE	**847.528.664**	**735.222.206**
D)	**RATEI E RISCONTI**	829.889	905.907
	TOTALE D) RATEI E RISCONTI	**829.889**	**905.907**
	TOTALE ATTIVO	**2.285.229.003**	**2.117.972.307**

STATO PATRIMONIALE

	PASSIVO	31.12.2010	31.12.2009
A)	**PATRIMONIO NETTO**		
I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV	Riserva legale	7.702.565	7.312.193
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 VII	61.965.575	61.965.575
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	11.915.227	24.150.217
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	2.147.130	(4.427.597)
	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**1.205.474.882**	**1.210.744.773**
	Capitale e Riserve di terzi	0	0
	Utile (perdita) di terzi	0	0
	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI TERZI	**0**	**0**
	TOTALE A) PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**1.205.474.882**	**1.210.744.773**
B)	**FONDI PER RISCHI ED ONERI**		
2)	Fondo imposte anche differite	861.108	626.194
3)	Altri	59.107.852	54.332.672
	TOTALE B) FONDI PER RISCHI ED ONERI	**59.968.960**	**54.958.866**
C)	**TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**	**61.678.696**	**63.463.079**
D)	**DEBITI**		
4)	**Debiti verso banche**		
	esigibili entro i 12 mesi	293.861.875	187.044.765
	esigibili oltre i 12 mesi	140.000.000	180.000.000
5)	**Debiti verso altri finanziatori**		
	esigibili entro i 12 mesi	1.970	0
6)	**Acconti**		
	esigibili entro i 12 mesi	61.470.001	56.470.546
7)	**Debiti verso fornitori**		
	esigibili entro i 12 mesi	164.022.799	142.654.659
	esigibili oltre i 12 mesi	11.226.561	11.226.561
9)	**Debiti verso imprese controllate**		
	esigibili entro i 12 mesi	1.998.261	1.370.181
12)	**Debiti tributari**		
	esigibili entro i 12 mesi	13.665.844	11.634.021
13)	**Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale**		
	esigibili entro i 12 mesi	21.923.514	22.401.515
14)	**Altri debiti**		
	esigibili entro i 12 mesi	49.339.025	54.137.999
15)	**Debiti per Balance Eurocontrol**		
	esigibili entro i 12 mesi	0	1.796.119
	TOTALE D) DEBITI	**757.509.850**	**668.736.366**
E)	**RATEI E RISCONTI**	200.596.615	120.069.223
	TOTALE E) RATEI E RISCONTI	**200.596.615**	**120.069.223**
	TOTALE PASSIVO	**2.285.229.003**	**2.117.972.307**
	CONTI D'ORDINE		
	Garanzie prestate a terzi	91.632.914	63.284.315
	Garanzie ricevute da terzi	142.631.657	134.357.960
	Garanzie prestate a controllate	5.000.000	0
	Conti di memoria	1	1

CONTO ECONOMICO			31.12.2010	31.12.2009
A)	**VALORE DELLA PRODUZIONE**			
	1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
	a)	Ricavi delle prestazioni	710.801.149	671.199.872
	b)	Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	27.616.530	58.048.837
	c)	Variazioni per balance	1.250.921	(5.721.339)
	d)	Utilizzo balance anno n-2	1.796.119	5.326.457
		Totale 1)	741.464.719	728.853.827
	3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione		2.296.859	539.182
	4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		22.355.255	24.758.008
	5) Altri ricavi e proventi			
	a)	Altri ricavi	25.172.245	20.662.856
	b)	Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
		Totale 5)	55.172.245	50.662.856
		TOTALE A) VALORE DELLA PRODUZIONE	**821.289.078**	**804.813.873**
B)	**COSTO DELLA PRODUZIONE**			
	6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(6.803.014)	(9.227.259)
	7) Per servizi		(160.320.019)	(173.820.005)
	8) Per godimento di beni di terzi		(6.778.319)	(6.440.544)
	9) Per il personale:			
	a)	Salari e stipendi	(300.386.294)	(297.073.917)
	b)	Oneri Sociali	(97.280.921)	(98.699.834)
	c)	Trattamento di fine rapporto	(18.206.042)	(16.984.353)
	e)	Altri costi	(15.894.927)	(11.936.109)
		Totale 9)	(431.768.184)	(424.694.213)
	10) Ammortamenti e svalutazioni			
	a)	Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(24.999.994)	(26.460.284)
	b)	Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(138.318.562)	(127.561.403)
	d)	Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(5.358.561)	(4.096.020)
		Totale 10)	(168.677.117)	(158.117.707)
	11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci		669.346	1.141.491
	12) Accantonamento per rischi		(31.703)	(2.635.307)
	14) Oneri diversi di gestione		(4.092.679)	(2.480.917)
		TOTALE B) COSTI DELLA PRODUZIONE	**(777.801.689)**	**(776.274.461)**
		DIFFERENZA TRA VALORE E COSTO DELLA PRODUZIONE (A - B)	**43.487.389**	**28.539.412**
C)	**PROVENTI E ONERI FINANZIARI**			
	16) Altri proventi finanziari			
	a)	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	158.132	339.106
	c)	da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	200.000
	d)	proventi diversi dai precedenti	1.500.836	3.836.863
		Totale 16)	1.658.968	4.375.969
	17) Interessi e altri oneri finanziari		(5.763.710)	(6.821.007)
	17 bis) Utili e perdite su cambi		(2.888)	(22.804)
		TOTALE C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(4.107.630)**	**(2.467.842)**
D)	**RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE**			
	18) Rivalutazioni			
	a)	di partecipazioni	376	432
	19) Svalutazioni			
	a)	di partecipazioni	0	0
		TOTALE D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**376**	**432**
E)	**PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**			
	20) Proventi straordinari		1.275.942	2.585.525
	21) Oneri straordinari			
	a)	imposte relative a esercizi precedenti	(638.293)	(698.705)
	b)	altri oneri	(2.737.496)	(2.441.418)
		Totale 21)	(3.375.789)	(3.140.123)
		TOTALE E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**(2.099.847)**	**(554.598)**
		RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**37.280.288**	**25.517.404**
	22) Imposte sul reddito dell'esercizio			
	a)	Imposte correnti	(37.508.579)	(31.931.509)
	b)	Imposte differite	175.098	166.144
	c)	Imposte anticipate	2.200.323	1.820.364
		Totale 22)	(35.133.158)	(29.945.001)
	23) Utile (Perdita) dell'esercizio		**2.147.130**	**(4.427.597)**
	Risultato di esercizio di terzi		**0**	**0**
	Risultato di esercizio di gruppo		**2.147.130**	**(4.427.597)**

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2010

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

CONTENUTO E FORMA DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2010, predisposto secondo le disposizioni contenute nel D.Lgs 9 aprile 1991 n. 127 e 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. In allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.

Come noto, il bilancio consolidato consente di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, soggette al controllo da parte della Capogruppo, rientrano nell'area di consolidamento. A tal fine, in aggiunta agli schemi in precedenza menzionati, si riporta il prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato della Controllante e patrimonio netto e risultato di esercizio consolidato.

La data di riferimento del Bilancio consolidato è quella del Bilancio della Controllante ENAV S.p.A.; per la Controllata è stato utilizzato, ai fini del consolidamento, il bilancio chiuso al 31 dicembre 2010 approvato dal Consiglio di Amministrazione di Techno Sky in data 23 marzo 2011.

I prospetti contabili sono redatti in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato. Alla nota stessa sono allegati n. 8 prospetti di dettaglio che ne costituiscono parte integrante.

Data la marginale rilevanza delle variazioni conseguenti al processo di consolidamento, si è ritenuto sufficiente commentare unicamente i saldi consolidati che evidenziano variazioni significative rispetto ai saldi di bilancio di esercizio di ENAV S.p.A.. Per il commento degli altri saldi si fa rinvio alla nota integrativa al bilancio di esercizio di ENAV S.p.A.. Per quanto concerne ulteriori dati sui fatti di rilievo occorsi nell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso, si fa rinvio a quanto illustrato nella Relazione sulla Gestione.

Si informa che la società di revisione Reconta Ernst & Young SpA esercita la revisione legale dei conti ai sensi dell'art. 2409 bis del Codice Civile, come modificato dall'art. 14 del D.lgs n. 39/2010.

AREA DI CONSOLIDAMENTO

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2010 include il bilancio della Controllante ENAV e della società Techno Sky partecipata al 100% su cui ENAV esercita stabilmente il controllo, opportunamente riclassificato, ove necessario, per uniformarlo ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante.

Per la società controllata Techno Sky è stata adottata la metodologia del consolidamento integrale mentre il Consorzio Sicta è escluso dall'area di consolidamento per irrilevanza dei dati di bilancio e consolidato con il metodo del patrimonio netto.

Nell'Allegato n. 1 sono riportate le informazioni relative alle imprese incluse ed escluse dall'area di consolidamento, con indicazione delle motivazioni di esclusione.

CRITERI DI CONSOLIDAMENTO

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.

SEZIONE 2
CRITERI DI VALUTAZIONE DI GRUPPO

I criteri di valutazione sono determinati in conformità con le disposizioni del codice civile e del D.Lgs. 127/91 e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio.

Di seguito si riportano i criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio consolidato.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Rappresentano costi e spese con utilità pluriennale e sono iscritte in base al costo effettivo sostenuto, comprensivo degli oneri accessori, eventualmente rettificato in caso di perdite durevoli di valore. Il loro ammontare è esposto in bilancio al netto degli ammortamenti in conto calcolati sistematicamente in relazione alla presunta utilità futura. In particolare: i) i costi di impianto ed ampliamento sono ammortizzati in cinque anni; ii) i diritti di concessione ed i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, rappresentate da licenze d'uso, vengono ammortizzati in tre esercizi in quote costanti così come il software di proprietà; iii) le migliorie su beni di terzi vengono ammortizzate in base alla durata residua dei relativi contratti di locazione; iv) l'imposta sostitutiva sui finanziamenti a medio termine viene ammortizzata in quote costanti sulla base della durata dei finanziamenti. La differenza da consolidamento, connessa al maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione di patrimonio netto, è sistematicamente ammortizzata in dieci anni.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto a quella ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo.

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 un ripristino di valore nei limiti della svalutazione operata.

BENI IN LOCAZIONE FINANZIARIA

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. I beni in leasing capitalizzati sono ammortizzati sul lasso temporale più breve fra la vita utile stimata del bene (in tal caso si applicano le aliquote economico-tecniche, rappresentative della vita utile stimata, utilizzate per le immobilizzazioni di proprietà) e la durata del contratto di locazione. La fiscalità differita non è conteggiata separatamente sul maggior valore delle attività e passività, ma sul valore netto.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

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. Con il metodo del patrimonio netto, il valore di carico della partecipazione è adeguato ad un valore corrispondente alla frazione di patrimonio netto posseduto risultante dal bilancio della partecipata sul quale sono operate le rettifiche richieste dai principi di redazione del bilancio consolidato. Le rivalutazioni o le svalutazioni eseguite in applicazione del suddetto criterio di valutazione sono rilevate nel conto economico nella sezione D) rettifiche di valore di attività 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. I crediti finanziari connessi al TFR sono iscritti al valore nominale, maggiorato degli interessi maturati, e si decrementano in relazione agli anticipi e/o liquidazione erogate al personale cessato.

RIMANENZE

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio ad uso specifico relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del volo, sono iscritte al costo medio ponderato. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate tramite stanziamento nell'apposito fondo svalutazione magazzino a rettifica diretta del valore dell'attivo.

I lavori in corso su ordinazione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattualmente maturati, tenuto conto della percentuale di completamento, determinata in base ai costi consuntivi rispetto ai costi complessivi pianificati.

CREDITI

I crediti sono iscritti al valore nominale eventualmente rettificato per tenere conto del presumibile valore di realizzo. Non esistono crediti esigibili oltre i cinque anni.

ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Nell'esercizio 2010 la Società si è avvalsa della possibilità, introdotta dal decreto legge 185/2008 art. 15 comma 13 ed estesa con il D.L. 78/2010 art. 52 comma 1-bis, convertito in Legge il 30 luglio 2010 n. 122, di derogare al criterio ordinario di valutazione dei titoli al minore tra costo e valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Pertanto, in assenza di perdita durevole, tali attività finanziarie sono iscritte al medesimo valore risultante dal bilancio al 31 dicembre 2009 diminuito delle commissioni di gestione addebitate su base mensile.

Le plusvalenze nette conseguite a seguito delle operazioni di *switch* sono sospese tra i risconti passivi ed accreditate nel Conto Economico allorché realizzate con la vendita dei titoli.

OPERAZIONI IN VALUTA

Le attività e le passività in moneta estera sono rilevate in contabilità in Euro al cambio in vigore alla data in cui si effettua l'operazione. A fine esercizio tali attività e passività sono esposte al tasso di cambio alla data di chiusura dell'esercizio ed i relativi utili e perdite su cambi sono imputati a conto economico come componenti di reddito di natura finanziaria.

Qualora dalla conversione delle poste in valuta emerga un utile netto, tale valore viene, in sede di destinazione del risultato, accantonato in un'apposita riserva non distribuibile fino al realizzo.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le giacenze di cassa ed i depositi bancari sono iscritti al valore nominale rappresentativo del valore di realizzazione.

RATEI E RISCONTI

Nella voce ratei e risconti sono iscritti i costi ed i ricavi sostenuti o conseguiti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi. Le commissioni di entrata erogate all'atto della stipula dei finanziamenti sono classificate nell'ambito della voce risconti attivi e vengono rilasciate a conto economico sulla base del periodo di durata dei finanziamenti.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

Sono destinati a coprire le perdite o i debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali, tuttavia, alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati o l'ammontare o la data di sopravvenienza. In particolare i fondi per imposte sono suddivisi tra fondi costituiti a fronte di probabili passività per imposte e fondi per imposte differite.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

In seguito alla Riforma della previdenza complementare di cui alla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) e dai successivi Decreti e Regolamenti attuativi, i criteri di contabilizzazione applicati al TFR sono conformi alle interpretazioni definite dagli organismi tecnici nazionali competenti. Per effetto di tale riforma, le quote di TFR maturate fino al 31 dicembre 2006 continueranno a rimanere in azienda e calcolate in conformità all'art. 2120 del codice civile, mentre le quote maturate a partire dal 1° gennaio 2007, sulla base delle scelte implicite ed esplicite operate dai dipendenti, sono state destinate a forme di previdenza complementare o trasferite dalla Società al fondo di tesoreria istituito presso l'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale (INPS). Pertanto il TFR esposto in bilancio rappresenta l'effettivo debito nei confronti dei dipendenti per le indennità di fine rapporto in conformità alla legge e ai contratti di lavoro vigenti, tenendo conto di ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

DEBITI

Sono iscritti al valore nominale. Le anticipazioni di competenza dell'Aeronautica Militare sono rilevate allorché incassate; gli anticipi ricevuti a titolo di pre-finanziamento nell'ambito del progetto SESAR costituiscono fatti finanziari e non rilevano ai fini del riconoscimento dei ricavi.

Non esistono debiti con scadenza oltre i cinque anni.

CONTI D'ORDINE

Accolgono l'ammontare al valore nominale delle garanzie prestate a terzi e/o ricevute da terzi oltre a conti di memoria.

CONTO ECONOMICO

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 e di terminale.

CONTRIBUTI

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con ragionevole certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

I contributi in conto impianti vengono rilevati in bilancio nel momento in cui esiste la ragionevole certezza che le condizioni previste per il riconoscimento del contributo sono soddisfatte e che i contributi saranno erogati. I contributi in conto impianti, 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.

IMPOSTE

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.

Le imposte anticipate sono rilevate qualora sussista la ragionevole certezza di conseguire adeguati imponibili fiscali futuri tali da poterle recuperare. Le imposte differite sono sempre rilevate, a meno che non sia ritenuto improbabile che il relativo debito insorga. Il valore da riportare in bilancio delle imposte differite attive viene riesaminato a ciascuna data di chiusura del bilancio. Le imposte differite attive e passive sono misurate in base alle aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate all'esercizio in cui tali attività si realizzano o tali passività si estinguono.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

La voce in oggetto, che ammonta a 156.022 migliaia di Euro, registra un decremento netto nell'esercizio di 2.841 migliaia di Euro ed è cosi composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Amm.to	Saldo al 31.12.10
Costi di impianto ed ampl.to	1	0	0	(1)	0
Diritti di utiliz.ne opere dell'ing.	12.038	14.101	0	(11.615)	14.524
Concessioni, licenze, marchi e diritti simil	0	12	0	(4)	8
Differenza da consolidamento	77.567	0	0	(11.081)	66.486
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	64.394	22.018	(15.516)	0	70.896
Altre immobilizzazioni immateriali	4.863	1.544	0	(2.299)	4.108
Totale	**158.863**	**37.675**	**(15.516)**	**(25.000)**	**156.022**

La *differenza da consolidamento* rappresenta il maggior valore di acquisizione della Controllata Techno Sky rappresentativo dei benefici economici futuri. La differenza da consolidamento, complessivamente pari a 110.810 migliaia di Euro, è sistematicamente ammortizzata in un periodo di dieci anni ritenuto coerente con le principali assunzioni fatte nelle perizie redatte in sede di acquisizione. La quota di ammortamento dell'esercizio è stata pari a 11.081 migliaia di Euro.

I restanti saldi sono essenzialmente riferibili alla Controllante.

Nel prospetto di dettaglio n. 2 allegato alla presente nota integrativa, viene riportata la suddivisione dei movimenti delle immobilizzazioni immateriali distinti tra costo storico e ammortamento accumulato così come richiesto dall'art. 2427 comma 1 punto 2) del Codice Civile.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali che ammontano a 1.260.407 migliaia di Euro registrando un incremento netto di 59.192 migliaia di Euro, sono così composte:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Amm.to	Saldo al 31.12.10
Terreni e fabbricati	180.953	25.177	(342)	(10.676)	195.112
Impianti e macchinari	469.458	80.011	(550)	(93.768)	455.151
Attrezzat. ind.li e commer.li	125.124	26.961	(1)	(19.266)	132.818
Altri beni	42.554	33.140	(735)	(14.608)	60.351
Immob.ni in corso ed acc.ti	383.126	200.907	(167.058)	0	416.975
Totale	**1.201.215**	**366.196**	**(168.686)**	**(138.318)**	**1.260.407**

Nell'ambito della voce altri beni è incluso l'effetto del leasing finanziario dell'aeromobile CESSNA 650 CITATION VI effettuato da Techno Sky, riscattato nel mese di marzo 2009 e ceduto alla Controllante nel mese di gennaio 2010. Tale leasing, imputato secondo il metodo finanziario e in conformità al principio contabile internazionale IAS 17, presenta un valore residuo pari a 2.007 migliaia di Euro (2.530 migliaia di Euro al 31 dicembre 2009). Inoltre le immobilizzazioni materiali includono il saldo delle attività di investimento in conto capitale realizzate dalla Controllata nel 2010 e la manutenzione evolutiva sui software degli impianti di proprietà, per un valore complessivo pari a circa 19.773 migliaia di Euro.
Gli ammortamenti di competenza dell'esercizio sono stati pari a 138.318 migliaia di Euro.

Nel prospetto di dettaglio n. 3 allegato alla presente nota integrativa, viene riportata la suddivisione dei movimenti delle immobilizzazioni materiali distinti tra costo storico e fondo ammortamento così come richiesto dall'art. 2427 comma 1 punto 2) del Codice Civile.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

La voce in oggetto ammonta complessivamente a 20.440 migliaia di Euro e registra un decremento netto nell'esercizio di 1.324 migliaia di Euro in seguito alla seguente movimentazione:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.10
Partecipazioni:				
a) in società controllate	878	0	0	878
b) in altre imprese	285	0	0	285
Crediti	20.601	158	(1.482)	19.277
Totale	**21.764**	**158**	**(1.482)**	**20.440**

La voce partecipazione in imprese controllate si riferisce al Consorzio Sicta di cui la Controllante detiene il 60% del fondo consortile, incrementatesi nell'esercizio per 0,3 migliaia di Euro per la rivalutazione della partecipazione a seguito dell'applicazione del metodo del patrimonio netto, connesso al risultato d'esercizio pro quota.

I crediti finanziari si riferiscono, per 19.032 migliaia di Euro (20.340 migliaia di Euro al 31 dicembre 2009), al credito verso la società dalla quale è stata acquisita la partecipazione Techno Sky, corrispondente al trattamento di fine rapporto verso i dipendenti inclusi nel ramo d'azienda conferito dalla venditrice alla controllata Techno Sky, che si è decrementato nell'esercizio a seguito dei rimborsi ottenuti, commisurati alle liquidazioni ed anticipi a titolo di trattamento di fine rapporto erogati nel 2010 ai dipendenti 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. Gli incrementi del periodo si riferiscono agli interessi attivi maturati.

ATTIVO CIRCOLANTE

RIMANENZE

Le rimanenze di magazzino ammontano a 73.897 migliaia di Euro, al netto del fondo svalutazione, e registrano nell'esercizio un incremento netto di 3.400 migliaia di Euro. Tale voce comprende le parti di ricambio di prima dotazione dei sistemi di controllo del traffico aereo riferiti essenzialmente alla Controllante (71.024 migliaia di Euro) e i lavori in corso su ordinazione riferiti interamente alla controllata Techno Sky per commesse verso clienti terzi di cui in particolare l'ammodernamento dei sistemi meteo in Italia ed all'estero e la commessa Qatar. La movimentazione netta dell'esercizio è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Variazione netta	Saldo al 31.12.10
Rimanenze per:			
- materie prime, sussidiarie e di consumo	76.170	2.996	79.166
- lavori in corso	545	2.297	2.842
	76.715	**5.293**	**82.008**
Fondo Svalutazione magazzino	(6.218)	(1.893)	(8.111)
Totale netto	**70.497**	**3.400**	**73.897**

CREDITI

I crediti dell'attivo circolante che ammontano complessivamente a 718.521 migliaia di Euro di cui 66.031 migliaia di Euro con scadenza oltre i dodici mesi, evidenziano un incremento di 106.296 migliaia di Euro e sono così composti:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Credito verso clienti	521.000	432.573
Credito verso imprese controllate	922	563
Crediti tributari	20.539	105.300
Credito per imposte anticipate	15.575	13.374
Crediti verso altri	79.290	8.088
Crediti per balance Eurocontrol	81.195	52.327
Totale crediti	**718.521**	**612.225**

CREDITI VERSO CLIENTI

I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 521.000 migliaia di Euro e si riferiscono per 517.291 migliaia di Euro alla Controllante, di cui 405.346 migliaia di Euro vantati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si rimanda alla nota integrativa di ENAV S.p.A. per la relativa composizione e variazione. La

restante parte di 3.709 migliaia di Euro riguarda i crediti vantati da Techno Sky per servizi prestati nei confronti di clienti terzi.

CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE

Il credito verso imprese controllate pari a 922 migliaia di Euro è relativo interamente al Consorzio SICTA ed include, oltre agli anticipi erogati a valere sui costi eleggibili nell'ambito del progetto Europeo SESAR (104 migliaia di euro), il canone di locazione degli uffici di proprietà di ENAV.

CREDITI TRIBUTARI

I crediti tributari pari a complessivi 20.539 migliaia di Euro, si riferiscono a crediti IVA per 18.877 migliaia di Euro, di cui relativi a Techno Sky per 10.721 migliaia di Euro. Il residuo del saldo pari a 1.662 migliaia di Euro si riferisce al credito per IRES pagato in eccesso dalla Controllante negli esercizi precedenti a seguito della mancata deduzione del 10% dell'IRAP dall'imposta sui redditi, deduzione resa possibile dal D.L. 185/2008 con valenza 2008 ed esercizi pregressi, di cui alla richiesta di rimborso presentata nel 2009. Il decremento della voce rispetto all'esercizio 2009 è dovuto all'avvenuto incasso del credito IVA chiesto a rimborso dalla Controllante, di cui si è ampiamente detto nella nota integrativa al civilistico, a cui si fa rinvio.

IMPOSTE ANTICIPATE

Le imposte anticipate, riferite principalmente alla Controllante, ammontano a 15.575 migliaia di Euro e sono iscritte prevalentemente su fondi rischi tassati, fondo svalutazione rimanenze e sulla eliminazione dei margini infragruppo. Si precisa che tali imposte anticipate sono state contabilizzate poiché si ritiene vi sia ragionevole certezza di realizzare in futuro imponibili fiscali tali da consentire il recupero delle stesse.

Si rimanda al prospetto n. 4 allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte anticipate, le variazioni subite nell'esercizio e l'aliquota di imposta applicata.

CREDITI VERSO ALTRI

I crediti verso altri pari a 79.290 migliaia di Euro si riferiscono essenzialmente alla Controllante, il cui incremento rispetto all'esercizio precedente è sostanzialmente attribuibile alla rilevazione dei contributi in conto impianti giuridicamente acquisiti nel corso del periodo, pari a circa 72.783 migliaia di Euro ed ai crediti maturati in relazione alle attività connesse al progetto SESAR cofinanziato a livello europeo.

CREDITI PER BALANCE EUROCONTROL

Il saldo è interamente riferibile alla Controllante, per le cui informazioni di dettaglio si rinvia alla nota integrativa al bilancio civilistico.

ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni ammontano complessivamente a 40.250 migliaia di Euro e riguardano l'investimento finanziario nei fondi assicurativi Alico detenuti dalla Controllante. Si rimanda alla nota integrativa di ENAV per la composizione e movimentazione della voce in oggetto.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

La voce in oggetto accoglie le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale per 14.860 migliaia di Euro comprensivo degli interessi maturati e giacenze di cassa per 56 migliaia di Euro.

RATEI E RISCONTI

La voce in oggetto ammonta a 830 migliaia di Euro e si riferisce a risconti attivi per 827 migliaia di Euro rilevati su premi assicurativi, canoni di locazione e sull'*arrangement fee* riconosciuta all'Istituto Bancario all'atto della stipula dei finanziamenti a medio termine e a ratei attivi per interessi maturati sul credito finanziario TFR per 2 migliaia di Euro.

STATO PATRIMONIALE PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto di gruppo è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Capitale sociale (*)	1.121.744	1.121.744
Riserva legale	7.702	7.312
Altre riserve:		
a) Riserva ex L. 292/93	9.189	9.189
b) Riserva straordinaria	961	961
c) Riserva contributi in conto capitale	51.816	51.816
Utili/(Perdite) portati a nuovo	11.916	24.150
Utile/(Perdita) dell'esercizio	2.147	(4.427)
Patrimonio netto di gruppo	**1.205.475**	**1.210.745**
Capitale e riserve di terzi	0	0
Utile/(Perdita) di terzi	0	0
Patrimonio netto consolidato	**1.205.475**	**1.210.745**

(*) Il capitale sociale è composto da numero 1.121.744.385 azioni ordinarie del valore nominale di 1 Euro sottoscritto interamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze

Per quanto riguarda il raccordo tra il patrimonio netto ed il risultato della Controllante ed il patrimonio netto consolidato ed il risultato economico consolidato, così come la movimentazione del patrimonio netto consolidato avvenuta nell'esercizio, si rinvia rispettivamente ai prospetti di dettaglio n. 5 e n. 6 allegati alla presente nota integrativa.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

Ammontano complessivamente a 59.969 migliaia di Euro e registrano un incremento netto di 5.011 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente. Nella tabella seguente è riportata la variazione avvenuta nell'esercizio:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.10
Fondo imposte, anche differite	626	410	(175)	861
Totale	**626**	**410**	**(175)**	**861**
Altri fondi:				
F.do rischi per il contenz. con il pers.	10.198	32	(426)	9.804
F.do rischi per altri contenz. in essere	3.574	0	(2.247)	1.327
Fondo stabilizzazione tariffe	40.560	7.417	0	47.977
Totale altri fondi	**54.332**	**7.449**	**(2.673)**	**59.108**
Totale complessivo	**54.958**	**7.859**	**(2.848)**	**59.969**

Il fondo imposte, anche differite, include l'effetto fiscale temporaneo derivante dal trattamento del leasing dell'aeromobile rilevato secondo il metodo finanziario per un importo di 440 migliaia di Euro, ridotto di 166 migliaia di Euro a seguito del rigiro delle differite avvenuto nell'esercizio. Si rimanda al prospetto n. 4

in allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte differite, le variazioni subite nell'esercizio e l'aliquota di imposta applicata.

L'incremento del fondo imposte, attiene alla controllata Techno Sky ed è relativo all'accantonamento effettuato in via prudenziale a fronte di maggiori costi dedotti nel 2009, per i quali è intenzione della direzione aziendale avviare le opportune iniziative di ravvedimento. Tale passività è stata contabilizzata tra gli oneri della gestione straordinaria.

Gli altri fondi rischi, relativi ai contenzioni in essere con terzi e con il personale da riferirsi essenzialmente alla Controllante, si decrementano per complessivi 2.673 migliaia di Euro ad esito della definizione giudiziale e stragiudiziale delle controversie in essere. Per la composizione e movimentazione del Fondo Stabilizzazione Tariffe riguardante esclusivamente la Controllante, si rimanda alla rispettiva nota integrativa civilistica.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Il Trattamento di fine rapporto ammonta a 61.679 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. La movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.09	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.10
Trattamento di fine rapporto	63.463	18.206	(19.990)	61.679
Totale	**63.463**	**18.206**	**(19.990)**	**61.679**

L'accantonamento del TFR è stato pari a 18.206 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, ammontano a 15.596 migliaia di Euro e sono ricompresi nell'ambito dei decrementi dell'esercizio. Gli ulteriori decrementi si riferiscono alla erogazione, per 4.181 migliaia di Euro, di anticipi e liquidazioni in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro.

DEBITI

I debiti ammontano complessivamente a 757.510 migliaia di Euro di cui con scadenza entro i dodici mesi per 606.283 migliaia di Euro e oltre i dodici mesi per 151.227 migliaia di Euro. Tali debiti si riferiscono per 729.392 migliaia di Euro alla Controllante e per la restante parte, pari a 28.118 migliaia di Euro, a Techno Sky.

Nella tabella seguente è riportata la composizione dei debiti e successivamente i commenti relativi alle sole variazioni a livello di consolidato:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Entro i 12 mesi		
Debiti verso banche	293.862	187.045
Debiti verso altri finanziatori	2	0
Acconti	61.470	56.470
Debiti verso fornitori	164.022	142.655
Debiti verso controllate	1.998	1.370
Debiti tributari	13.666	11.634
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale	21.924	22.401
Altri debiti	49.339	54.138
Debiti per balance Eurocontrol	0	1.796
Totale entro i dodici mesi	**606.283**	**477.509**
Oltre 12 mesi		
Debiti verso banche	140.000	180.000
Debiti verso fornitori	11.227	11.227
Totale oltre i dodici mesi	**151.227**	**191.227**
Totale complessivo	**757.510**	**668.736**

Il *debito verso le banche* evidenzia un incremento connesso alla maggiore esposizione nei confronti degli Istituti bancari, ed è riferito per 430.000 migliaia di Euro alla Controllante e per 3.862 migliaia di Euro a Techno Sky.

Il *debito verso controllate* per 1.998 migliaia di Euro riguarda il debito verso il Consorzio SICTA per l'attività di supporto specialistico prestata su vari progetti a cui partecipa la Controllante e finanziati dalla Comunità Europea.

I *debiti tributari* sono relativi principalmente alla Controllante e si riferiscono al saldo delle imposte correnti per circa 5.272 migliaia di Euro, di cui per IRES 4.452 migliaia di Euro ed IRAP 820 migliaia di Euro, e alle ritenute Irpef sulle retribuzioni del personale dipendente, pari a complessivi 8.172 migliaia di Euro, versate nel mese di gennaio 2011.

Nell'ambito della voce *altri debiti*, sono compresi i "debiti verso il personale" per complessivi 39.775 migliaia di Euro, riferiti a ferie maturate e non godute per 11.921 migliaia di Euro ed agli accantonamenti rilevati per competenza della parte variabile della retribuzione per 27.854 migliaia di Euro. Il decremento netto rispetto all'esercizio precedente, pari a 4.799 migliaia di Euro è fondamentalmente ascrivibile all'avvenuta restituzione ad Alitalia, in amministrazione straordinaria, degli importi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per i voli postali notturni degli anni 1989-1994 retroattivamente dichiarati esenti dalla tassazione per i servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, nonché per i servizi di terminale di cui al decreto del Ministro dei Trasporti n. 29/T del 1994.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

Ammontano a 200.597 migliaia di Euro con un incremento di 80.528 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente imputabile principalmente alla Controllante. Tale incremento è da ricondursi sostanzialmente ai contributi in conto impianti registrati nel corso del 2010 e relativi al PON 2007-2013 per gli aeroporti del sud ed ai finanziamenti dedicati all'aeroporto di Palermo, al netto degli utilizzi a copertura degli ammortamenti dell'esercizio. Il saldo della voce risconti passivi per contributi in conto impianti è pari a 198.286 migliaia di Euro; il residuo è riferito a ratei passivi per 235 migliaia di Euro rilevati su interessi per finanziamenti e su assicurazioni e per 2.076 migliaia di Euro alle plusvalenze sospese per gli switch eseguiti sugli investimenti in titoli.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine sono rappresentati da:

i) garanzie prestate da terzi nell'interesse del gruppo per 91.633 migliaia di Euro e registrano un incremento netto, rispetto all'esercizio precedente, di 28.349 migliaia di Euro riguardanti principalmente la Controllante per il rilascio all'Agenzia delle Entrate di due fidejussioni a garanzia del rimborso del credito IVA anno 2005 e 2007;

ii) garanzie ricevute da terzi per complessivi 142.632 migliaia di Euro relative per 122.997 migliaia di Euro a fidejussioni a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura stipulati e per 19.635 migliaia di Euro alla fideiussione bancaria a prima richiesta ottenuta a garanzia dell'adempimento degli obblighi di rimborso del finanziamento iscritto tra le immobilizzazioni finanziarie del presente bilancio. Il suo ammontare si è ridotto nell'esercizio per 3.205 migliaia di euro a seguito delle erogazioni di anticipi e liquidazioni di TFR effettuati nel 2010.

iii) lettera di patronage rilasciata nell'interesse della controllata Consorzio SICTA ed a favore di un Istituto bancario a garanzia del fido di gruppo acceso nel 2010 per 5.000 migliaia di Euro;

iv) conti di memoria per i beni immobili trasferiti ad ENAV in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000, iscritti ad un valore simbolico di un euro, e non riportati nell'attivo patrimoniale nell'attesa che venga completata la procedura di identificazione e di determinazione del valore da parte dell'Agenzia del Territorio.

CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione che ammonta a 821.289 migliaia di Euro con un incremento di 16.475 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	741.465	728.854	12.611
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	2.297	539	1.758
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	22.355	24.758	(2.403)
Contributi in conto esercizio	30.000	30.000	0
Altri ricavi	25.172	20.663	4.509
Totale valore della produzione	**821.289**	**804.814**	**16.475**

I *ricavi delle vendite e delle prestazioni* si riferiscono per 738.673 migliaia di Euro alla Controllante 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 2.792 migliaia di Euro, ai ricavi conseguiti da Techno Sky per prestazioni svolte sul mercato terzo per la realizzazione di impianti e sistemi oltre che al supporto ed assistenza tecnica in Italia e all'Estero, in sensibile diminuzione rispetto al fatturato dell'esercizio precedente.

La *variazione dei lavori in corso su ordinazione* è interamente riferita alla controllata Techno Sky e riguarda principalmente la realizzazione di commesse per l'ammodernamento dei sistemi meteo e per la realizzazione di impianti e sistemi per servizi di supporto ed integrazione in Italia ed all'estero.

Gli *incrementi di immobilizzazioni per lavori interni* si riferiscono per 3.103 migliaia di Euro alla capitalizzazione dei costi del personale per l'attività svolta sui progetti di investimento in corso di esecuzione e, per 19.252 migliaia di Euro, alla realizzazione interna di progetti di investimento, tra cui: la manutenzione evolutiva sui software degli impianti di controllo del traffico aereo; l'adeguamento e potenziamento delle infrastrutture dell'ACC di Roma e delle reti impiantistiche e gli interventi di ampliamento e ristrutturazione del blocco tecnico e della torre degli aeroporti di Torino e Albenga.

I *contributi in conto esercizio* e gli *altri ricavi* sono principalmente imputabili alla Controllante. Si rimanda alla nota integrativa civilistica per il dettaglio delle voci in oggetto.

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a 777.802 migliaia di Euro e registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di 1.528 migliaia di Euro. La composizione della voce in oggetto è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09	Variazioni
Costi per materie prime, sussid., di cons. e merci	6.803	9.227	(2.424)
Per servizi:			
- costi di manutenzione	33.679	41.244	(7.565)
- contribuzione Eurocontrol e Ceats	46.338	46.664	(326)
- costi per utenze e telecomunicazioni	29.206	29.099	107
- premi assicurativi	7.367	7.211	156
- pulizia e vigilanza	8.805	8.402	403
- altri costi riguardanti il personale	13.415	14.237	(822)
- altre spese per servizi	21.510	26.963	(5.453)
Totale costi per servizi	160.320	173.820	(13.500)
Per godimento beni di terzi	6.778	6.441	337
Per il personale	431.768	424.694	7.074
Ammortamenti e svalutazioni:			
- immobilizzazioni immateriali	25.000	26.460	(1.460)
- immobilizzazioni materiali	138.318	127.561	10.757
- svalutazione crediti e delle immobilizzazioni	5.359	4.096	1.263
Totale ammortamenti e svalutazioni	168.677	158.117	10.560
Variazione delle rimanenze	(669)	(1.141)	472
Accantonamenti per rischi	32	2.635	(2.603)
Oneri diversi di gestione	4.093	2.481	1.612
Totale costo della produzione	**777.802**	**776.274**	**1.528**

I costi per servizi, come sopra dettagliati, sono riferiti per 134.700 migliaia di Euro alla Controllante e per la restante parte, pari a 25.620 migliaia di Euro, alla Controllata Techno Sky. Il decremento complessivo della voce in oggetto è attribuibile essenzialmente ai minori costi sostenuti dalla controllata per effetto della correlata contrazione dei ricavi per prestazioni sul mercato terzo rispetto all'esercizio precedente.

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali contiene, per 11.081 migliaia di Euro, la quota di ammortamento derivante dalla differenza da consolidamento.

Nell'ambito degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali è compresa la quota di ammortamento dell'aereo per complessivi 524 migliaia di Euro.

L'accantonamento a fondo rischi per 32 migliaia di Euro si riferisce alla controllata per contenziosi legati al personale.

Il costo del personale ammonta a 431.768 migliaia di Euro ed è relativo per 379.616 migliaia di Euro alla Controllante e per 52.152 migliaia di Euro a Techno Sky. L'incremento dell'esercizio di circa 7.074 migliaia di Euro si riferisce per 5.459 migliaia di Euro alla Controllante per gli eventi già riportati nella nota integrativa civilistica e per 1.615 migliaia di Euro a Techno Sky, per effetto principalmente dell'applicazione del contratto integrativo aziendale siglato nel corso del 2009.

La voce in oggetto è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09	Variazioni
Salari e stipendi, di cui:			
retribuzione fissa	247.546	239.586	7.960
retribuzione variabile	52.840	57.488	(4.648)
Totale salari e stipendi	300.386	297.074	3.312
Oneri sociali	97.281	98.700	(1.419)
Trattamento di fine rapporto	18.206	16.984	1.222
Altri costi	15.895	11.936	3.959
Totale costo del personale	**431.768**	**424.694**	**7.074**

Nella tabella sotto riportata viene rappresentato l'organico aziendale di gruppo diviso per qualifica professionale.

	31.12.10	31.12.09
Dirigenti	92	86
Quadri	390	359
Impiegati	3.569	3.632
Consistenza finale al 31 dicembre 2010	**4.051**	**4.077**

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi ed oneri finanziari presentano un saldo netto negativo per 4.108 migliaia di Euro e registrano un peggioramento rispetto all'esercizio precedente di 1.640 migliaia di Euro riferibile principalmente alla Controllante e dovuto essenzialmente all'effetto combinato della positiva riduzione degli oneri finanziari sui finanziamenti per effetto della contrazione dei tassi di mercato compensato negativamente dalla riduzione dei proventi finanziari, stante l'assenza degli interessi attivi sui crediti IVA incassati nel corso del 2010. La riduzione dei tassi di interessi ha inciso anche sul credito finanziario di Techno Sky che ha registrato un decremento di 181 migliaia di Euro.

La composizione è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09	Variazioni
Proventi finanziari:			
- da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	158	339	(181)
- da titoli iscritti nell'attivo circolante	0	200	(200)
- da altri	1.501	3.837	(2.336)
Totale proventi finanziari	**1.659**	**4.376**	**(2.717)**
Oneri finanziari			
- interessi passivi su linee di credito e fin.ti	(4.597)	(5.771)	1.174
- altri interessi passivi	(1.167)	(1.050)	(117)
Totale oneri finanziari	**(5.764)**	**(6.821)**	**1.057**
Utili e perdite su cambi	(3)	(23)	20
Totale proventi ed oneri finanziari	**(4.108)**	**(2.468)**	**(1.640)**

RETTIFICA DI VALORE DELLE ATTIVITÀ FINANZIARIE

La voce in oggetto mostra un saldo positivo di 0,3 migliaia di Euro e si riferisce interamente alla valutazione con il metodo del patrimonio netto della Controllata SICTA esclusa dall'area di consolidamento.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

Il saldo di tale voce mostra un importo netto negativo di 2.099 migliaia di Euro ed è composto da proventi straordinari per 1.276 migliaia di Euro e oneri straordinari per 3.375 migliaia di Euro. Gli importi sono principalmente imputabili alla Controllante ad eccezione di un effetto negativo di circa 694 migliaia di Euro relativo a Techno Sky principalmente per le imposte dirette ed indirette connesse ai maggiori costi dedotti nell'esercizio precedente. Per il commento a tali voci si rimanda alla nota integrativa del bilancio civilistico di ENAV S.p.A..

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte sul reddito ammontano a 35.133 migliaia di Euro e sono composte da imposte correnti IRES ed IRAP per 37.508 migliaia di Euro e dall'effetto netto positivo delle imposte anticipate e differite per 2.375 migliaia di Euro.

Di seguito è riportato il dettaglio della composizione delle imposte correnti, anticipate e differite dell'esercizio 2010:

Descrizione	IRES	IRAP	Saldo al 31.12.10	Saldo al 31.12.09
Imposte correnti	**(16.101)**	**(21.407)**	**(37.508)**	**(31.931)**
Imposte anticipate				
Fondi tassati	532	0	532	391
Svalutazione rimanenze	521	0	521	520
Altri	1.018	129	1.147	909
Totale imposte anticipate	**2.071**	**129**	**2.200**	**1.820**
Imposte differite				
Plusvalenze tassate	8	1	9	35
Altri	143	23	166	131
Totale imposte differite	**151**	**24**	**175**	**166**
Totale imp. correnti, anticipate e differite	**(13.879)**	**(21.254)**	**(35.133)**	**(29.945)**

SEZIONE 4
ALTRE INFORMAZIONI

INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 2427 COMMA 1, 16 –BIS)

Il seguente prospetto, redatto ai sensi dell'art. 2427 comma 1, 16-bis) del codice civile, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2010 per i servizi di revisione legale dei conti e per quelli diversi dalla revisione resi dalla Società di revisione Reconta Ernst & Young, alle società del Gruppo.

Descrizione	Destinatario	Corrispettivi di competenza dell'esercizio 2010
Revisione legale dei conti	Capogruppo Enav S.p.A.	98
	Società controllate	48
Servizi di supporto metodologico alla legge sul risparmio 262/2005	Capogruppo ENAV S.p.A.	34
	Società controllate	12
Altri Servizi di attestazione (1)	Capogruppo ENAV S.p.A.	50
	Società controllate	9
Totale		**251**

(1) revisione contabile dei rendiconti dei costi sostenuti in relazione a progetti internazionali finanziati dalla Commissione Europea, attestazione dei covenants finanziari, revisione separazione contabile.

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

PAGINA BIANCA

Allegato n. 1
(in migliaia di Euro)

PARTECIPAZIONI E MODALITA' DI CONSOLIDAMENTO

Ragione Sociale	Sede	Consolidamento	Attività svolta	Capitale Sociale	% di partecipazione		Patrimonio Netto pro quota	Risultato d'esercizio	Note
					diretta	di gruppo			
Imprese controllate									
Techno Sky S.r.l.	Roma	Integrale	Servizi	1.600	100%	100%	5.078	147	
Consorzio Sicta	Napoli	a Patrimonio netto	Servizi	1.033	60%	60%	878	1	(1)

(1) Il Consorzio Sicta è escluso dall'area di consolidamento ai sensi dell'art. 28 D.Lgs 127/91 per irrilevanza dei dati di bilancio

Allegato n. 2
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

	Consistenza al 31.12.2009			Variazione del periodo			Consistenza al 31.12.2010		
Descrizione	**Costo Storico**	**Amm. ti accumulati**	**Saldo al 31.12.2009**	**Incrementi**	**Decrementi**	**Amm.to**	**Costo Storico**	**Amm. ti accumulati**	**Saldo al 31.12.2010**
Costi di impianto ed ampliamento	3	(2)	1	0	0	(1)	3	(3)	0
Diritti di utiliz.ne opere dell'ingegno	47.452	(35.414)	12.038	14.100	0	(11.615)	61.552	(47.029)	14.524
Concessioni, licenze e marchi				12	0	(4)	12	(4)	8
Differenza da consolidamento	110.810	(33.243)	77.567	0	0	(11.081)	110.810	(44.324)	66.486
Altre immobilizzazioni immateriali	15.939	(11.076)	4.863	1.544	0	(2.299)	17.483	(13.375)	4.108
Immobilizzazioni in corso ed acconti	64.394	0	64.394	22.018	(15.516)	0	70.896	0	70.896
Totale	**238.598**	**(79.735)**	**158.863**	**37.675**	**(15.516)**	**(25.000)**	**260.757**	**(104.735)**	**156.022**

Allegato n. 3
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31.12.2009			Variazioni del periodo				Consistenza al 31.12.2010		
					Decrementi					
	Costo Storico	Fondo amm.to	Saldo al 31.12.2009	Incrementi	Costo storico	Fondo amm.to	Amm.to	Costo Storico	Fondo amm.to	Saldo al 31.12.2010
Terreni e fabbricati	266.917	(85.964)	180.953	25.177	(833)	491	(10.676)	291.261	(96.149)	195.112
Impianti e macchinari	1.197.294	(727.836)	469.458	80.011	(28.022)	27.472	(93.768)	1.249.283	(794.132)	455.151
Attrezzature industriali e comm.li	260.441	(135.317)	125.124	26.961	(6.089)	6.088	(19.266)	281.313	(148.495)	132.818
Altri beni	296.172	(253.618)	42.554	33.140	(6.783)	6.048	(14.608)	322.529	(262.178)	60.351
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	383.126	0	383.126	200.907	(167.058)	0	0	416.975	0	416.975
Totale	**2.403.950**	**(1.202.735)**	**1.201.215**	**366.196**	**(208.785)**	**40.099**	**(138.318)**	**2.561.361**	**(1.300.954)**	**1.260.407**

Allegato n. 4
(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 (*)	35.026	9.631	2.618	720	37.644	10.351
Svalutazione rimanenze (**)	6.220	1.984	1.892	521	8.112	2.505
Altri (**)	5.519	1.759	3.021	960	8.540	2.719
Totale	**46.765**	**13.374**	**7.531**	**2.200**	**54.296**	**15.574**
b) Differenze che originano passività per imposte differite						
Plusvalenze tassate (**)	57	(18)	(29)	9	28	(9)
Ammortamenti fiscali (**)	1.873	(607)	(490)	167	1.383	(440)
Altri (**)	4	(1)	4	(1)	8	(2)
Totale	**1.934**	**(626)**	**(515)**	**175**	**1.419**	**(451)**

(*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES 27,5%
(**) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES ed IRAP per un totale di 31,9%

Allegato n. 5
(in migliaia di Euro)

PROSPETTO DI RACCORDO TRA IL PATRIMONIO NETTO ED IL RISULTATO D'ESERCIZIO DI ENAV S.P.A. E IL PATRIMONIO NETTO ED IL RISULTATO DI GRUPPO

	31.12.2010		31.12.2009	
	Risultato d'esercizio	**Patrimonio Netto**	**Risultato d'esercizio**	**Patrimonio Netto**
Capogruppo	15.502	1.252.270	7.807	1.244.185
Ammortamento differenza da consolidamento	(11.081)	(44.324)	(11.081)	(33.243)
Effetto IAS 17 Techno Sky	(490)	1.384	(402)	1.874
Imposte differite su IAS 17	166	(441)	130	(607)
Eliminazione effetti economici infragruppo	(3.079)	(8.293)	(3.111)	(5.214)
Imposte anticipate su elim.ne effetti economici infragr.	982	2.646	993	1.664
Valutazione a patrimonio netto del Consorzio Sicta	0,3	172,0	0,4	172
Risultato d'esercizio Techno Sky	147	2.061	1.236	1.914
Totale di gruppo	**2.147**	**1.205.475**	**(4.428)**	**1.210.745**

Allegato n. 6
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

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 contributi c/capitale			
Patrimonio Netto di Gruppo al 31 dicembre 2007	**1.121.744**	**5.372**	**9.189**	**961**	**51.816**	**31.070**	**5.334**	**1.225.486**
Destinazione del risultato dell'esercizio		752				4.582	(5.334)	-
Risultato dell'esercizio							12.270	12.270
Patrimonio Netto di Gruppo al 31 dicembre 2008	**1.121.744**	**6.124**	**9.189**	**961**	**51.816**	**35.652**	**12.270**	**1.237.756**
Destinazione del risultato dell'esercizio	-	1.188	-	-	-	11.082	(12.270)	-
Altre destinazioni: Fondo stabilizzazione tariffe						(22.584)		(22.584)
Risultato dell'esercizio	-		-	-	-		(4.427)	(4.427)
Patrimonio Netto di Gruppo al 31 dicembre 2009	**1.121.744**	**7.312**	**9.189**	**961**	**51.816**	**24.150**	**(4.427)**	**1.210.745**
Destinazione del risultato dell'esercizio	-	390	-	-	-	(4.817)	4.427	-
Altre destinazioni: Fondo stabilizzazione tariffe						(7.417)		(7.417)
Risultato dell'esercizio	-		-	-	-		2.147	2.147
Patrimonio Netto di Gruppo al 31 dicembre 2010	**1.121.744**	**7.702**	**9.189**	**961**	**51.816**	**11.916**	**2.147**	**1.205.475**
Capitale e riserve di terzi	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile/(Perdita) di terzi	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrimonio Netto consolidato	**1.121.744**	**7.702**	**9.189**	**961**	**51.816**	**11.916**	**2.147**	**1.205.475**

Allegato n. 7a
(in migliaia di Euro)

CONSORZIO SICTA

STATO PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 2010

ATTIVO	**2010**	**2009**
Immobilizzazioni		
Immobilizzazioni immateriali	59	31
Immobilizzazioni materiali	188	234
Totale immobilizzazioni	**247**	**265**
Attivo circolante		
Rimanenze	456	660
Crediti esigibili entro 12 mesi	3.755	2.386
Disponibilità liquide	177	11
Totale attivo circolante	**4.388**	**3.057**
Ratei e risconti attivi	9	11
TOTALE ATTIVO	**4.644**	**3.333**
PASSIVO		
Patrimonio netto	1.464	1.463
Trattamento Fine Rapporto	273	238
Fondi rischi ed oneri	38	68
Debiti dovuti entro i 12 mesi	2.869	1.564
Ratei e risconti passivi		-
TOTALE PASSIVO	**4.644**	**3.333**
Conti d'ordine	**897**	**897**

Allegato n. 7b
(in migliaia di Euro)

CONSORZIO SICTA

CONTO ECONOMICO AL 31 DICEMBRE 2010

	2010	2009
A VALORE DELLA PRODUZIONE		
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.763	3.887
Variazione lavori in corso su ordinazione	(205)	(406)
Contributi in conto esercizio L. 488	2.019	740
Totale valore della produzione	**4.577**	**4.221**
B COSTI DELLA PRODUZIONE		
Per materie prime, sussid.cons. merci	137	294
Per servizi	1.502	1.484
Per godimento beni di terzi	117	123
Per il personale	2.502	2.067
Ammortamenti e svalutazioni	121	122
Oneri diversi di gestione	15	17
Totale costo della produzione	**4.394**	**4.107**
Differenza A-B	**182**	**114**
C PROVENTI ED ONERI FINANZIARI		
Altri proventi finanziari		2
Interessi ed altri oneri finanziari	(21)	(4)
Totale proventi ed oneri finanziari	**(21)**	**(2)**
E PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI		
Proventi	24	34
Plusvalenze da alienazioni		
Oneri	(76)	(26)
Minusvaleze da alienazioni		
Imposte relative ad es.precedenti		
Totale partite straordinari	**(52)**	**8**
RISULTATO ANTE IMPOSTE (A-B+C+E)	**109**	**120**
Imposte	(108)	(119)
UTILE DELL'ESERCIZIO	**1**	**1**

Allegato n. 8
(in migliaia di Euro)

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

		2010	2009
A	**DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI**	**12.518**	**28.147**
B	***Flusso monetario generato da attività d'esercizio***		
	Risultato d'esercizio	2.147	(4.428)
	Ammortamenti	163.318	154.021
	Variazione netta Fondo Trattamento Fine Rapporto	(1.784)	(2.793)
	Utili imprese valutate a PN		
	Variazione netta Fondo imposte differite	(174)	(166)
	Decremento/(Incremento) Rimanenze	(3.401)	(2.252)
	Decremento/(Incremento) Crediti	(89.983)	8.997
	Decremento/(Incremento) Ratei e Risconti attivi	76	373
	Variazione netta altri Fondi Rischi ed Oneri	(2.233)	(848)
	Incremento/(Decremento) Debiti	78.424	92.647
	Incremento/(Decremento) Ratei e Risconti passivi	7.744	(7.527)
		154.134	**238.024**
C	***Flusso monetario assorbito da attività d'investimento***		
	Investimenti in:		
	-immobilizzazioni immateriali	(22.158)	(24.968)
	-immobilizzazioni materiali	(197.509)	(241.870)
	-immobilizzazioni finanziarie	0	0
	Variazione crediti finanziari	1.323	902
		(218.344)	**(265.936)**
D	***Flusso monetario generato da attività di finanziamento***		
	Pagamento dividendi		
	Incremento/(Decremento) finanziamenti	66.817	12.462
	Incremento/(Decremento) debiti vs altri finanziatori	2	(778)
	(Incremento)/Decremento attività finanz. che non costituiscono imm.ni	(267)	599
		66.552	**12.283**
E	***Flusso monetario complessivo dell'esercizio (B+C+D)***	**2.342**	**(15.629)**
F	**DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (A+E)**	**14.860**	**12.518**

PAGINA BIANCA

ATTESTAZIONE DEL DIRIGENTE PREPOSTO

ENAV S.p.A.

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE
DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

ATTESTAZIONE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO E SUL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2010 AI SENSI DELL'ART. 154-BIS DEL D.LGS 58/1998

1. I sottoscritti Guido Pugliesi e Antonio Serafini, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili e societari dell'ENAV S.p.A. attestano, tenuto conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
   - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
   - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato nel corso dell'anno 2010.

2. Al riguardo si segnala che non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta inoltre che il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato:
   a) corrispondono alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
   b) sono redatti in conformità alle disposizioni di legge interpretate ed integrate dai Principi Contabili emessi dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), oltre che ai principi guida Eurocontrol e, a quanto consta, sono idonei a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e dell' impresa inclusa nel consolidamento.

Data: 28/03/2011

Amministratore Delegato

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO CONSOLIDATO

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

DI ENAV S.p.A.

SUL BILANCIO CONSOLIDATO 2010

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.

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 2010, predisposto secondo le disposizioni contenute nel D.Lgs 9 aprile 1991, n. 127, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 28 marzo 2011 ed acquisito in pari data dal Collegio Sindacale.

Il documento in questione, redatto tenendo conto di quanto indicato dai

principi contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), è costituito dallo Stato Patrimoniale consolidato, dal Conto Economico consolidato e dalla Nota integrativa, e si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

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 è escluso dal consolidamento per l'irrilevanza dei dati e consolidato con il metodo del patrimonio netto.

I prospetti di Stato patrimoniale e Conto economico riportano i saldi comparativi dell'esercizio precedente.

Il Collegio ha accertato:

- la correttezza delle modalità seguite nell'individuazione dell'area di consolidamento;
- la rispondenza alla normativa vigente e ai principi contabili dei criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio consolidato;
- il rispetto dei principi di consolidamento relativamente all'elisione dei proventi e degli oneri, così come dei crediti e dei debiti reciproci, relativi alle Società consolidate.

Deve far presente, tuttavia, come già anticipato nella relazione del Collegio redatta per la Capogruppo le vicende giudiziarie accadute per la controllata Techno Sky e di cui si rimanda la lettura.

In merito si deve segnalare che dal gennaio 2010 l'ENAV, attraverso la sua struttura di audit, ha effettuato una penetrante attività ispettiva avente ad oggetto i contratti per prestazioni di servizi tra Techno Sky S.r.l. ed una specifica Società.

Al riguardo, come già detto precedentemente, il Collegio unitamente al Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo a seguito delle vicende giudiziarie accadute hanno effettuato una serie di audizioni tra le quali anche quella della Società di revisione che è la stessa anche per Techno Sky.

Nel corso di tali audizioni la Società di revisione ha comunicato che, nell'ambito delle competenze ad essa affidate, non aveva rilevato irregolarità in alcuna fase dei procedimenti contrattuali che erano stati oggetto di verifica ispettiva da parte della Funzione Audit.

Si deve sottolineare che il Collegio ed il Magistrato delegato al controllo - avendo investito della questione il Presidente e Amministratore Delegato di Techno Sky ed il Collegio Sindacale della stessa al fine dell'accertamento delle eventuali responsabilità e per l'adozione dei provvedimenti consequenziali - ha avuto assicurazione da parte degli stessi che le iniziative assunte, in merito alla sostituzione degli organi sociali e del management ed alle iniziative gestionali adottate dal nuovo Consiglio di Amministrazione in carica dal 1° luglio 2010, hanno consentito di superare le criticità emerse e che saranno adottati i dovuti

provvedimenti nei confronti dei soggetti ritenuti responsabili di illeciti a danno della Società.

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 2010, predisposti dai rispettivi Consigli di amministrazione."

Roma, 11 APR 2011

Il Collegio Sindacale

Dott. Antonio Musella

Dott. Vincenzo Donato

Prof. Renato Midoro

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUL BILANCIO CONSOLIDATO

PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2010

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39

PAGINA BIANCA

ERNST & YOUNG

Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via Po, 32
00198 Roma

Tel. (+39) 06 324751
Fax (+39) 06 32475504
www.ey.com

Relazione della società di revisione
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39

All'Azionista dell'Enav S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della Enav S.p.A. e sue controllate (Gruppo Enav) chiuso al 31 dicembre 2010. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori dell'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 i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. 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'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

   Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 14 aprile 2010.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2010 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del Gruppo per l'esercizio chiuso a tale data.

4. A titolo di richiamo di informativa segnaliamo che, nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa, viene dato conto di alcune iniziative giudiziarie in corso nei confronti della Società, della controllata Techno Sky S.r.l. e di alcuni amministratori ed ex amministratori. A tal riguardo gli amministratori, sulla base dello stato attuale della conoscenza ed in considerazione delle analisi effettuate, ritengono che il patrimonio di Enav S.p.A. e del Gruppo Enav, nella sua consistenza attuale e prospettica, non sia esposto a rischi.

5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori dell'Enav S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate

Reconta Ernst & Young S.p.A.
Sede Legale: 00198 Roma - Via Po, 32
Capitale Sociale € 1.402.500,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle imprese presso la CC.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584
P.I. 00891231003
Iscritta all'Albo Revisori Contabili al n. 70945 Pubblicato sulla G.U.
Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited

dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2010.

Roma, 8 aprile 2011

Reconta Ernst & Young S.p.A.

Gianfranco Consorti
(Socio)

GLOSSARIO

Acronimo	Descrizione
ACC	Area Control Center
ACS	Advanced Cockpit Simulator
ADS-B	Automatic Dependent Surveillance - Broadcast
AENA	Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aérea
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network
AMI	Aeronautica Militare Italiana
ANSP	Air Navigation Service Providers
AOIS	Aeronautical Operational Information System
ASI	Agenzia Spaziale Italiana
ATC	Air Traffic Control
ATCM	Air Traffic flow and Capacity Management
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services
CAAV	Centro Aeroportuale di Assistenza al Volo
CANSO	Civil Air Navigation Service Organisation
CIDIN	Common Icao Data Interchange Network
CIITI	Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
CNS	Comunicazione Navigazione e Sorveglianza
CTA	Controllore del Traffico Aereo
CUP	Costo Unitario Prodotto
CUT	Coefficiente Unitario di Tariffazione
DFS	Deutsche Flugsicherung Gmbh
DNV	Det Norske Veritas
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aerienne
EAV	Esperto Assistenza al Volo
EASA	European Aviation safety Autority
EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Ammortization
EBIT	Earnings Before Interest and Taxes
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ESARR	Eurocontrol SAfety Regulatory Requirement
ESSP	European Satellite Services Provider
FAB	Functional Airspace Block
FAS	Fondo Aree Sottoutilizzate
FDP	Flight Data Processing
GEIE	Gruppo Europeo di Interesse Economico

GNSS	Global Navigation Satellite System
IATA	International Air Transport Association
IACA	International Air Carriers Association
IAS	International Accounting Standard
IBAR	Italian Board Airline Representatives
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFRS	International Financial Reporting Stardars
ILS	Instrument Landing System
INAIL	Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro
INPS	Istituto Nazionale di Previdenza Sociale
INPDAP	Istituto Nazionale di Previdenza per i Dipendenti dell'Amministrazione Pubblica
IRAP	Imposta Regionale sulle Attività Produttive
IRES	Imposta sul Reddito delle Società
LMS	Learning Management System
NAAV	Nucleo Aeroportuale di Assistenza al Volo
NATS	National Air Traffic Service
NORACON	North European and Austria Consortium
NOTAM	Notice to Airmen
OIC	Organismo Italiano di Contabilità
PON-T	Programma Operativo Nazionale settore Trasporti
RWY	Runway
SAAV	Sistema Aeroportuale di Assistenza al Volo
SESAR	Single European Sky ATM Research
SICTA	Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo
TBT	Terra Bordo Terra
TFR	Trattamento di Fine Rapporto
TFS	Trattamento di Fine Servizio
TLC	TeLeComunicazioni
UAAV	Unità Aeroportuale di Assistenza al Volo
UDS	Unità Di Servizio
VFR	Visual Flight Rules