

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

**Doc. XV
n. 481**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI AL PARLAMENTO

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

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

(Esercizio 2011)

Trasmessa alla Presidenza il 4 dicembre 2012

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei Conti n. 104/2012 del 23 novembre 2012	Pag.	5
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAV S.p.A.) Esercizio 2011	»	9

DOCUMENTI ALLEGATI:

Esercizio 2011:

Relazione del Presidente	»	141
Relazione del Collegio Sindacale	»	185
Bilancio consuntivo	»	199

PAGINA BIANCA

Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli
enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finan-
ziaria dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo-ENAV
S.p.A., per l'esercizio 2011

Relatore: Presidente Ernesto Basile

Ha collaborato per l'istruttoria e l'analisi gestionale la dott.sa Luisa Conti

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 104/2012**LA CORTE DEI CONTI****IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI**

nell'adunanza del 23 novembre 2012;

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 2011, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore 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 2011;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa all'esercizio 2011 è risultato che:

1. l'esercizio al 31 dicembre 2011 si è chiuso con un utile di esercizio pari ad euro 12.436.690, in diminuzione di 3.065 migliaia di euro rispetto all'anno precedente (euro 15.501.950) determinato dalla variazione delle seguenti voci:

– il valore della produzione ha registrato un incremento di euro 38.429.697 passando da euro 797.708.356 del 2010 ad euro 836.138.053 del 2011, da imputarsi principalmente all'aumento del 4,7 per cento circa dei ricavi (da 778.436.000 euro del 2010 a 815.265.000 del 2011);

– i costi della produzione sono aumentati di euro 31.433.244 (da euro 743.032.661 del 2010 ad euro 774.465.905 del 2011), soprattutto per l'incremento dei costi del personale e per l'aumento degli ammortamenti di 18,7 milioni di euro;

2. il capitale investito, pari a 1.740,6 milioni di euro, ha registrato un incremento di 87,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2010, imputabile interamente al capitale di esercizio (euro 1.250.706.438- patrimonio netto), e dall'indebitamento finanziario netto (euro 489.929.000);

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

4. il credito maturato e non incassato nei confronti dello Stato, pari a circa 422 milioni di Euro (di cui 232 milioni relativi al periodo 2007-2009, 82 milioni al 2010 e circa 108 milioni all'anno 2011), congiuntamente ad una sostanziale saturazione delle linee di credito disponibili per far fronte ai propri impegni, ha condizionato l'operatività finanziaria della Società nel corso dell'anno obbligandola, tra l'altro, ad intervenire sui pagamenti ai fornitori con una significativa dilazione dei tempi;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, 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;

P. Q. M.

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 2011 – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV S.p.A.), l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

IL PRESIDENTE-ESTENSORE

f.to Ernesto Basile

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL' ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO - ENAV S.p.A., PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2011

SOMMARIO

PREMESSA. – I - LA SOCIETÀ E I RAPPORTI ISTITUZIONALI. – A) La *governance* societaria. – B) L'organizzazione aziendale. – C) Il rinnovo della Certificazione «Single European Sky» e il mantenimento della Certificazione di Qualità ISO 9001 ed il conseguimento della Certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni ISO 27001. – D) Il rapporto Stato-ENAV. - 1. *I contratti di programma e di servizio*. - 2. *La legge sui requisiti di sistema e i suoi effetti*. – E) Il piano industriale 2012-2016. – F) La comunicazione societaria. – G) Le recenti vicende giudiziarie. – 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*. - 2. *La sicurezza degli impianti, dei servizi e dell'organizzazione*. - 3. *Salute e sicurezza sul luogo del lavoro*. – B) La normativa comunitaria e i piani di *performance*. – C) Le attività internazionali. – D) Gli investimenti. - 1. *Il piano degli investimenti 2011-2013*. - 2. *La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2012-2014*. – E) Le risorse umane, le relazioni industriali, la formazione, il contenzioso del lavoro e la *privacy*. - 1. *Evoluzione nelle consistenze del personale*. - 2. *Il costo del personale*. - 3. *Le relazioni industriali*. - 4. *Il contenzioso del lavoro*. - 5. *La privacy*. - 6. *La formazione e l'Academy di Forlì*. – F) L'attività Negoziabile. - 1. *L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione*. - 2. *Le attività commerciali della società*. – G) Il contenzioso e la consulenza legale. – H) L'attività delle controllate. - 1. *Techno Sky S.r.l.* - 2. *Il Consorzio SICTA*. – III - LA GESTIONE FINANZIARIA 2011. – A) I risultati del bilancio civilistico 2011. – B) Il bilancio consolidato. – C) Il *budget*, il controllo di gestione e la contabilità analitica. – IV - IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI. – A) Il d.lgs 231/2001. – B) L'*internal auditing*. – C) Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. – V - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. – Acronimi e Glossario.

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Nella precedente Relazione (Atti Parlamentari, XVI Legislatura, Doc. XV n. 348) la Corte, nel riferire al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha esaminato i risultati della gestione dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV S.p.A.) per l'anno 2010 e per i primi mesi del 2011.

Nella presente relazione – inerente all'esercizio 2011 ed aggiornata sui fatti di rilievo fino a metà del 2012 – 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 italiano della Navigazione.

Lo statuto di ENAV, già 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, è stato successivamente modificato dall'Assemblea tenutasi il 22 novembre 2011 con l'introduzione della carica dell'Amministratore Unico in alternativa al precedente organo amministrativo consiliare.

Nel luglio 2009, l'Assemblea ordinaria aveva nominato i 5 membri del Consiglio di Amministrazione per il triennio 2009-2011. Ad aprile 2011, a seguito delle dimissioni di un amministratore, rassegnate a marzo 2011, l'Assemblea ha nominato un nuovo consigliere di amministrazione.

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

Nella seduta del 21 luglio 2009, il Consiglio di Amministrazione aveva definito i poteri dell'amministratore delegato e stabilito il relativo compenso.

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 finanziaria. All'Amministratore Delegato erano 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.

Il compenso dei membri del Consiglio di Amministrazione era 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 Euro).

Il compenso da corrispondere all'Amministratore Delegato ai sensi dell'art. 2389, 3° comma c.c. era 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, aveva 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 aveva 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.

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

Da ultimo, il 19 novembre 2011, a seguito dell'applicazione di una misura cautelare nei confronti dell'Amministratore Delegato in carica nell'ambito delle vicende giudiziarie che hanno interessato la Società dal novembre 2010, nonché delle

dimissioni rassegnate il 22 novembre dal Presidente e da un altro consigliere di amministrazione, essendo venuta meno la maggioranza degli amministratori nominati dall'assemblea, si è verificata l'ipotesi statutariamente prevista per la quale si è inteso dimissionario l'intero organo amministrativo. Di conseguenza, nell'Assemblea tenutasi nella stessa data del 22 novembre 2011, l'azionista pubblico, previa modifica dello Statuto, ha nominato fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013, un Amministratore Unico (AU) nella persona dell'ex Direttore Generale della Società.

Nella stessa seduta del 22 novembre 2011, l'Assemblea ha riconosciuto all'Amministratore Unico un emolumento complessivo su base annua a qualsiasi titolo spettante allo stesso, nella misura massima a suo tempo stabilita a favore del precedente Amministratore Delegato dall'assemblea e dal Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2389, commi 1 e 3 del codice civile ridotta del 5% (cinque per cento) e, pertanto, pari a complessivi Euro 454.812.

L'Amministratore Unico, almeno una volta al mese, incontra il Collegio Sindacale ed il magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo in apposite riunioni, in occasione delle quali riferisce in merito al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, eventualmente adottando le relative determinazioni.

Nel corso del 2011, 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 hanno operato due soli Comitati (nei precedenti trienni erano tre) con poteri istruttori, consultivi e propositivi. Si trattava 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) ha svolto attività di istruttoria e proposta in merito alla determinazione dei presupposti e alla verifica dei risultati relativi alla parte variabile dei compensi dei vertici delegati, nonché inerente agli istituti incentivanti per la prima linea dirigenziale aziendale. Il Comitato Strategico (presieduto dal Presidente della Società) si è occupato delle principali tematiche inerenti lo sviluppo aziendale, nonché il posizionamento e l'attività di ENAV nel

Sistema Paese ed ha cessato di operare alla data del 18 ottobre 2011. Per la partecipazione alle attività dei comitati, così come per quelle del Consiglio di Amministrazione, non erano previsti gettoni di presenza; per l'operatività dei comitati erano 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 era 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 era stato previsto per i relativi componenti il compenso aggiuntivo del 30% di quello deliberato in sede assembleare.

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

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. 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.

Ai sensi dell'art. 18 *bis* dello Statuto sociale, ENAV ha un Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, individuato nella persona del dirigente della Funzione Amministrazione.

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 controllo contabile prevista dall'art. 11 *sexies*, comma 7 *bis* della legge n. 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

Gli interventi organizzativi più significativi intervenuti durante il 2011 e, successivamente alla nomina dall'Amministratore Unico, proseguiti nei primi mesi del 2012 hanno avuto come obiettivo l'adeguamento del sistema aziendale sia al mutato contesto economico di riferimento (passaggio dal regime del *Cost Recovery* a quello del *Performance Plan*), sia alle richieste dell'Azionista di maggiore efficienza e contenimento dei costi. Le azioni intraprese possono essere classificate nelle seguenti aree di intervento:

Riduzione della catena di comando

A tale area di intervento possono essere ricondotti i seguenti interventi:

- confluenza del ruolo e delle funzioni precedentemente attribuite alla Direzione Generale all'interno del ruolo e delle funzioni dell'Amministratore Unico;
- riunificazione delle attività e competenze in materia di gestione progetti (precedentemente distribuite tra Area Amministrativa e Area Tecnica) sotto la nuova *Funzione "Program Management Office"* (Area Tecnica);
- accorpamento delle strutture preposte alla *safety* e alla *security*, con l'obiettivo di presidiare tutte le tematiche di sicurezza (del volo, fisica, delle informazioni);
- ricollocazione, nell'ambito del processo di centralizzazione delle attività internazionali, della Funzione SESAR alle dipendenze della Funzione Attività Internazionali;
- unificazione sotto la nuova Funzione "Amministrazione, Finanza e Controllo" delle competenze precedentemente distribuite tra l'Area Amministrativa e la Funzione Pianificazione e Controllo.

Miglior presidio dei processi

Fanno parte di questo raggruppamento i seguenti interventi organizzativi:

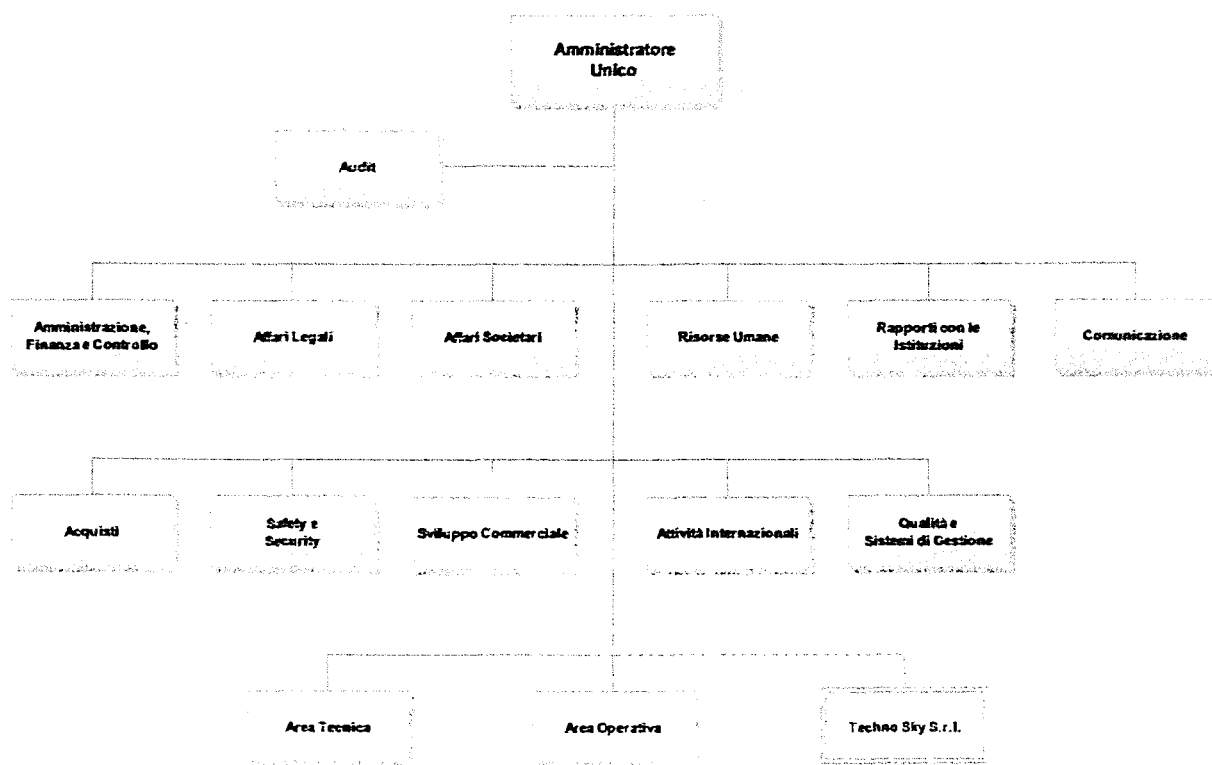
- attribuzione, alle dirette dipendenze dell'AU, della Funzione Acquisti al fine di rafforzare il processo di *procurement* e di conseguire obiettivi di *cost efficiency*;
- costituzione, alle dirette dipendenze dell'AU, della Funzione Qualità e Sistemi di Gestione al fine di integrare i sistemi di Gestione Qualità, *Safety* e *Security*;

- istituzione, alle dirette dipendenze dell'Area Operativa, della Funzione "Coordinamento Sviluppo Tecnologico", con l'obiettivo di coordinare le esigenze di innovazione tecnologica delle strutture territoriali e centrali dell'Area;
- riorganizzazione della Funzione "Sistemi Informativi Gestionali" e integrazione nella struttura a matrice dell'Area Tecnica;
- costituzione, alle dipendenze della Funzione "Risorse Umane", della nuova Funzione "Normativa Medica e Sicurezza sul Lavoro" con il compito di sovrintendere agli obblighi derivanti dal D.Lgs. 81/08 e ai controlli di idoneità psico-fisica del personale operativo.

Snellimento delle strutture e focalizzazione sulle attività "core"

Perseguono tale obiettivo i seguenti interventi:

- ridefinizione delle competenze e delle attività precedentemente attribuite alla Funzione "Relazioni Esterne e Comunicazione" e ora alla sola "Comunicazione";
- soppressione del ruolo del "Segretario Generale" e della relativa struttura organizzativa;
- razionalizzazione delle attività amministrative presso le strutture di tipo *Area Control Center* (ACC) mediante soppressione degli "Uffici Gestionali";
- riallocazione delle Funzioni "Affari Legali" e "Affari Societari", poste alle dirette dipendenze dell'Amministratore Unico, e della Funzione "Affari Generali", posta alle dipendenze della Funzione "Risorse Umane", precedentemente dipendenti dalla Funzione "Affari Legali e Societari" che è stata soppressa;
- riorganizzazione della Funzione "Academy" alle dirette dipendenze della Funzione "Risorse Umane", anche al fine di consolidare il ruolo di "service interno".
- Soppressione, a conclusione della fase di definizione del progetto FAB Blue Med, dell'omonima funzione relativa all'integrazione dello spazio aereo di alcuni Paesi del Mediterraneo.

ORGANIGRAMMA ENAV S.p.A. al 01 settembre 2012

Organigramma di ENAV S.p.A

Techno Sky S.r.l.

Nel corso del 2011 e dei primi mesi del 2012 il processo di riorganizzazione di Techno Sky è proseguito mediante interventi organizzativi sia sulla macro struttura sia sull'organizzazione di dettaglio delle strutture centrali e territoriali.

I principali interventi effettuati nel 2011 sono stati i seguenti:

- a livello di macro-struttura aziendale, con il conferimento di deleghe anche al Presidente (oltre che all'Amministratore Delegato) e successivamente alla creazione del ruolo dell'Amministratore Unico nell'ultima parte del 2011 (in forza delle modifiche avvenute all'assetto societario della controllante), le Unità

Organizzative (U.O.) competenti in materia di Affari Societari e in materia di Comunicazione e Immagine sono state ricollocate a livello di macro struttura;

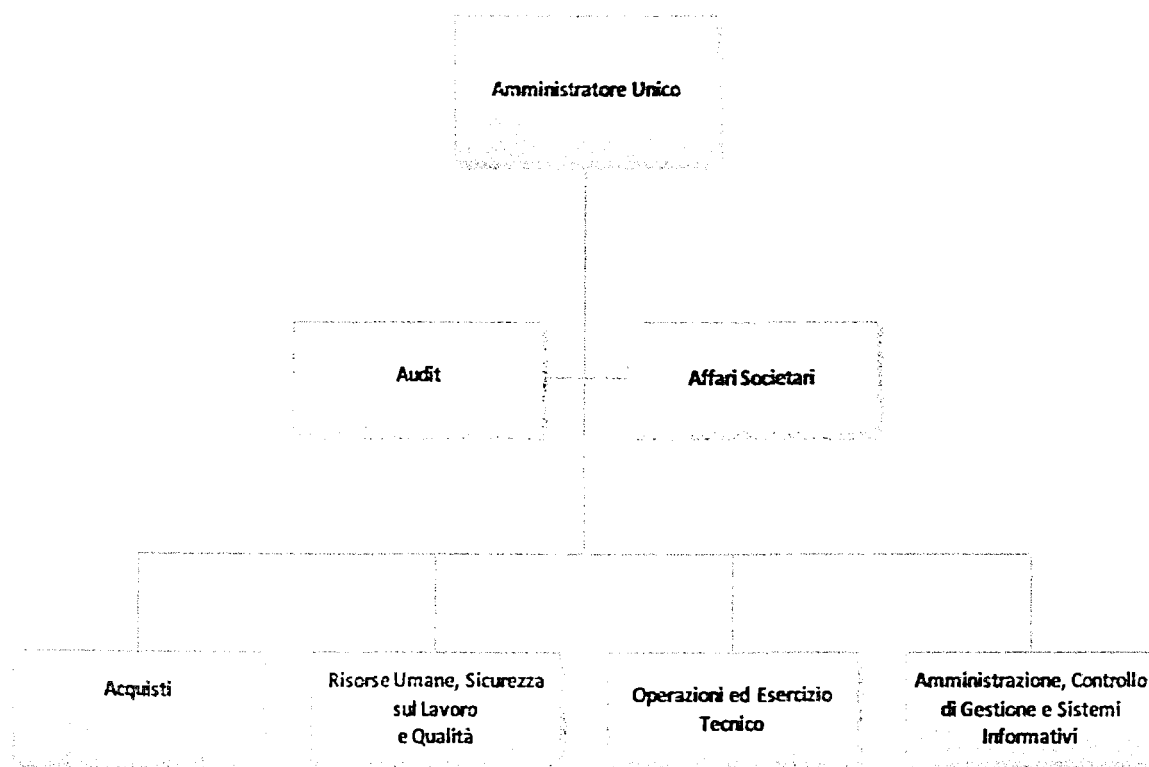
- a livello di organizzazione delle strutture centrali, le competenze inerenti alle infrastrutture civili sono state attribuite alla Funzione Operazioni ed Esercizio Tecnico con conseguente ridenominazione della Funzione Acquisti e Infrastrutture in “Acquisti”. Inoltre, le attività relative allo sviluppo commerciale (ad eccezione del supporto alle attività di vendita verso terzi) sono state riallocate alle competenti funzioni di ENAV.

Nel corso del 2012 è proseguito il processo di rafforzamento della “*governance*” di Gruppo, in forza del quale le attività di Comunicazione e Immagine sono state riallocate in “*service*” alle competenti funzioni di ENAV.

La Funzione Operazioni ed Esercizio Tecnico è stata interessata da una generale ristrutturazione riguardante le Unità Organizzative di Sede e di Territorio.

In particolare, per quanto riguarda le quattro Unità Organizzative di Sede, le stesse sono state ridefinite in termini di competenze (“Gestione Programmi”; “Ingegneria del Software”; “Ingegneria dei Sistemi”; “Ingegneria della Manutenzione e Qualità Operativa”) e articolate in Settori sotto-ordinati.

Per quanto riguarda invece le Unità Organizzative di Territorio, in un’ottica di omogeneizzazione con la struttura organizzativa della controllante ENAV S.p.A., le stesse sono state riarticolate in maniera più funzionale ed operativa.”

ORGANIGRAMMA TECHNO SKY S.r.l. al 01 settembre 2012

– Organigramma di Techno Sky S.r.l

C -Il rinnovo della Certificazione "Single European Sky", il mantenimento della Certificazione di Qualità ISO 9001 e il conseguimento della Certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni ISO 27001

Come già ricordato nella precedente relazione, nel giugno del 2011, ENAV ha ottenuto da parte di ENAC (Autorità Nazionale di Vigilanza) il rinnovo della certificazione "*Single European Sky*" 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 sui requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea.

Nel secondo semestre del 2011 e nei primi mesi del 2012, nell'ambito dell'attività di sorveglianza, ENAV è stata oggetto di *audit* da parte di ENAC (nove *audit* nel 2011 di cui cinque senza preavviso e otto *audit* nel 2012), al fine di verificare il mantenimento dei requisiti necessari al rinnovo della certificazione, previsto per giugno 2013. Durante tali *audit*, ENAV ha dimostrato il continuo soddisfacimento dei requisiti previsti nel Regolamento (UE) n. 1035/2011, che ha sostituito il Regolamento (CE) n. 2096/2005, sia di quelli generali (competenza e capacità tecniche ed operative, struttura organizzativa e gestione, *security*, risorse umane, solidità finanziaria, responsabilità e copertura dei rischi, apertura e trasparenza nella fornitura dei servizi) sia di quelli specifici relativi ai vari servizi erogati (ATS, MET, AIS e CNS).

Nel mese di gennaio del 2012 ENAV ha inoltre ottenuto il rinnovo della certificazione da parte di ENAC per operare come "*Training Organisation*" sulla base del Regolamento (UE) N. 805/2011 della Commissione del 10 agosto 2011, che stabilisce norme dettagliate in materia di licenze e di taluni certificati dei controllori del traffico aereo.

Nel periodo ottobre-dicembre 2011, con un'appendice conclusiva nei primi mesi del 2012, DNV (*Det Norske Veritas*), seguendo un programma di attività di verifica che ha interessato un campione significativo di funzioni centrali e di strutture territoriali, ha attestato il mantenimento della conformità ai requisiti fissati dalla norma ISO 9001:2008, e quindi la validità della certificazione del sistema di gestione per la qualità ENAV.

Inoltre, lo stesso Ente di Certificazione DNV ha rilasciato ad ENAV la certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni secondo lo standard ISO 27001, in esito ad un ciclo di *audit* che ha interessato tutte le funzioni centrali

competenti ed un campione di strutture territoriali giudicato significativo ai fini del rilascio della certificazione.

ENAV ha, infine, conseguito la "Licenza di esercizio di lavoro aereo" per voli per rilevamenti e osservazioni, rilasciata da ENAC e l'estensione del "Certificato di Approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua", rilasciato sempre da ENAC nel 2009, anche ai nuovi aeromobili Piaggio P180, entrati a far parte della flotta negli ultimi anni.

Per quanto riguarda la certificazione di qualità della controllata Techno Sky, nel periodo novembre – dicembre 2011 DNV ha attestato il mantenimento della conformità ai requisiti fissati dalla norma ISO 9001:2008, e quindi la validità della certificazione del sistema di gestione per la qualità di Techno Sky. Analogamente a quanto fatto per ENAV il programma di attività di verifica DNV ha interessato un campione delle funzioni centrali e dei siti operativi sul territorio nazionale.

D - Il rapporto Stato – ENAV

1. I contratti di programma e di servizio

Il Contratto di Servizio relativo al periodo 2007-2009 ha concluso il suo iter approvativo solo nel marzo 2012.

Il Contratto di Programma invece, dopo essere stato sottoscritto anche dal Ministro dell'Economia e Finanze, concluderà l'iter nei prossimi.

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

I documenti oramai condivisi, dovrebbero essere approvati nei prossimi mesi.

Relativamente alla posizione finanziaria della Società, si rileva il perdurare di una situazione di tensione finanziaria che trae origine dal protrarsi dei ritardi nella riscossione dei crediti maturati nei confronti dello Stato, circostanza che concorre significativamente allo sbilancio strutturale fra entrate e uscite.

Infatti, il credito maturato e non incassato nei confronti dello Stato al 31 dicembre 2011, pari a circa 422 mln di Euro (di cui 232 mln relativi al periodo 2007-2009, 82 mln al 2010 e circa 108 mln all'anno 2011) ha condizionato l'operatività finanziaria della Società, obbligandola ad intervenire con una significativa contrazione nei pagamenti ai fornitori, congiuntamente ad una sostanziale saturazione delle linee di credito disponibili per far fronte ai propri impegni. Tali criticità si riscontrano anche nel corso del primo semestre 2012, solo parzialmente mitigate dall'incasso nel mese di aprile di parte del corrispettivo del Contratto di Servizio relativo alla quota 2010, pari a circa 60 milioni di Euro, con una posizione finanziaria della Società che a giugno 2012 evidenzia un indebitamento finanziario netto di circa 481 mln di Euro, comprensivo di un saldo negativo sui conti correnti di 1,4 mln di Euro.

A seguito della suddetta registrazione del contratto di Servizio 2007-2009, la Società ha richiesto al Ministero dell'Economia e delle Finanze la corresponsione dei crediti relativi al triennio di riferimento che ammontano, come detto, a 232 milioni di Euro. Tale incasso, oltre ad assicurare la disponibilità delle risorse necessarie per estinguere due linee di finanziamento in scadenza particolarmente onerose per la Società e non più prorogabili, consentirebbe di far fronte anche al pagamento del

dividendo deliberato dall'Azionista nonché di migliorare nei prossimi mesi i flussi di pagamento a beneficio dei fornitori, recuperando parzialmente lo scaduto accumulatosi. Al contrario, nell'eventualità di un'ulteriore dilazione nella realizzazione del suddetto incasso, si prospetterebbe uno scenario contraddistinto da forti criticità. Infatti la Società, dovendo assicurare le spese incompressibili quali, l'erogazione degli stipendi e contributi per il personale, il pagamento delle imposte, degli oneri finanziari e del corrispettivo a Techno Sky relativo al contratto di manutenzione, sarebbe costretta a perseverare nella rilevante riduzione del pagamento a fornitori, anche nei confronti di quelli che assicurano alla Società attività da rendere in continuità, con i plausibili e conseguenti impatti sulla regolarità dei servizi prestati ad ENAV.

Relativamente alla prevista assunzione dei servizi della navigazione aerea dal demanio civile in alcuni degli aeroporti oggi gestiti dall'Aeronautica Militare (AMI), si tratta di impianti le cui strutture connesse ai servizi di navigazione aerea necessitano di importanti interventi di ammodernamento o ricostruzione e per la cui esecuzione è necessario che si rendano disponibili adeguate risorse finanziarie.

Restano, al tal proposito, ancora aperte le problematiche relative al reperimento degli ingenti fondi necessari per le spese di investimento che ENAV dovrà effettuare sugli aeroporti militari in transito ed, eventualmente, delle compensazioni statali per gli oneri di esercizio che la Società sosterrà per lo svolgimento del servizio su questi aeroporti. Si tratta di problematiche di non agevole soluzione, tenuto conto anche della recente disposizione in materia introdotta dalla Legge di Stabilità approvata a novembre 2011 con cui sono state introdotte importanti modifiche all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato, che in sostanza determineranno, a partire dalla metà del 2012, la quasi totale abrogazione dei contributi ai costi sostenuti dalla Società sugli aeroporti, mantenendo in vigore di fatto solo i contributi per la sicurezza degli impianti operativi e quelli obbligatori per i cosiddetti "voli esenti".

I costi di eventuali nuovi aeroporti che saranno inseriti nei prossimi Contratti di Programma e Servizio tra ENAV e lo Stato, e che saranno quindi presi in carico dalla Società, ricadranno quindi quasi interamente sulle tariffe pagate dai vettori. Risulterà quindi sempre più importante nel futuro, prima di inserire nuovi aeroporti nel sopracitato Contratto, valutare l'impatto economico e la capacità di questi nuovi aeroporti di sostenere con i ricavi generati dal traffico gestito i relativi costi. Inoltre tale scelta dovrà necessariamente essere fatta all'interno di una definita strategia di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale che vedrà la luce nei prossimi mesi con la pubblicazione del "Piano Nazionale Aeroporti".

Ed in tale scenario si inserisce anche la possibile acquisizione da parte di ENAV dei servizi della navigazione aerea dell'aeroporto di Comiso. Infatti, per quanto concerne la fornitura dei servizi del traffico aereo, nelle more dell'eventuale futura introduzione dell'aeroporto di Comiso nel novero di quelli previsti dal contratto di programma e di servizio, previa emissione del decreto interministeriale, la Società, su espressa richiesta delle competenti Autorità, si è resa disponibile a valutare la fornitura dei servizi di navigazione aerea di controllo ed il servizio di gestione, conduzione e manutenzione degli apparati meteorologici e di navigazione presso l'aeroporto di Comiso su basi convenzionali di natura privatistica, a titolo oneroso e mediante stipula di idoneo accordo a disciplina e garanzia delle obbligazioni delle Parti.

A tal fine è tuttavia necessario che la Società, per quanto sopra detto, si tuteli con adeguata garanzia fideiussoria dalla possibilità che non venga remunerata per i servizi resi sull'aeroporto non solo per il periodo contrattuale in fase di definizione (2 anni), ma anche per gli anni successivi, in quanto non è ancora appurato se la Società potrà sospendere il servizio alla scadenza del contratto qualora non ci fossero più le risorse economiche necessarie a rimborsare i costi che sostiene per l'erogazione del servizio stesso o non dovesse concretizzarsi l'inclusione dell'Aeroporto di Comiso nel novero di quelli assistiti ai sensi del Contratto di Programma.

Questione viepiù problematica in considerazione della natura di ENAV, Società a capitale interamente pubblico. Posizione ribadita anche dal Dipartimento del Tesoro, che in una riunione con tutti gli *stakeholder* coinvolti ha confermato che è opportuno che ENAV persegua la conservazione e/o l'incremento dell'*asset* aziendale e pertanto si tuteli dai rischi derivanti dall'assunzione di servizi al di fuori di quelli indicati nel contratto di programma.

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

Relativamente all'anno 2011, lo schema di efficientamento adottato e concordato con le istituzioni di riferimento ha contemplato la sterilizzazione dell'effetto traffico all'interno del meccanismo "*cost cap*", in virtù del drastico calo del traffico registrato dalla Società a fine 2011. Si osserva infatti che causa delle tensioni socio-politiche che hanno interessato molti dei paesi nord-africani, unitamente al perdurare

della crisi finanziaria mondiale, il dato relativo al traffico gestito dalla Società ed in particolare alle unità di servizio a fine del 2011 evidenzia un calo del 2,9% a fronte invece di una previsione iniziale del +5,9%, come da tariffe di budget 2011 e da previsione EUROCONTROL.

La metodologia concordata nel redigendo Contratto di Programma, in particolare nell'allegato J, per definire il grado di efficientamento della Società nel 2011 appare, quindi, coerente con quanto previsto dal Regolamento UE n. 1794/2006, così come modificato dal Regolamento UE n.1191/2010 in tema di misurazione della *performance* economica.

I costi operativi e del personale ammessi per l'anno 2011 sono quindi quantificati in Euro 553,13 milioni, derivanti dall'applicazione ai costi di consuntivo 2010, pari a Euro 540,36 milioni - aumentati della quota parte degli oneri derivanti dall'assunzione, a valere sul 2011, di personale CTA in previsione dell'eventuale assunzione da parte della Società di Navigazione Aerea di ulteriori Aeroporti militari aperti al traffico civile, pari a circa 2,7 milioni di Euro - dei coefficienti di inflazione programmata (2%) e di efficientamento (2%), con una variazione di traffico individuata nella misura del 1,9%.

Confrontando quindi i costi di consuntivo per l'anno 2011, pari a Euro 556,09 milioni (al netto dell'incremento degli oneri di personale imputabile alle nuove assunzioni effettuate in ragione delle favorevoli previsioni di traffico da parte di EUROCONTROL per il 2011, poi non confermate a posteriori) ed i costi ammissibili per lo stesso anno emerge un livello di efficientamento realizzato dall'ENAV nella misura dell'1,5%.

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

In particolare per quest'ultimo aspetto, due nuovi regolamenti comunitari 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, appare opportuno che i prossimi Contratti di Programma e Servizio per le aree di *performance* ed i relativi indicatori, siano coerenti con quanto previsto dai suddetti Regolamenti Comunitari e quindi con il Piano di *Performance* Nazionale.

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

Con la Legge di Stabilità approvata a novembre 2011 sono state introdotte importanti modifiche all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato, che in sostanza determineranno a partire dalla metà del 2012 la quasi totale abrogazione dei contributi ai costi sostenuti sugli aeroporti (costi di terminale).

Per meglio comprendere le novità introdotte con la Legge di Stabilità, si ricorda che il quadro normativo valevole fino al 30 giugno del 2012, è regolato dalla legge 5 maggio 1989, n. 160 e dalla Legge 248/05. Con tali Leggi è stato introdotto un articolato sistema contributivo a carico dello Stato finalizzato al parziale ripianamento dei costi sostenuti dalla Società ed inseriti nella determinazione della tariffa per il servizio del traffico aereo sugli aeroporti. In sintesi, tale pacchetto prevedeva:

- il ripianamento dei costi sostenuti nei cosiddetti aeroporti minori;
- una franchigia pari al 1,5% per gli aeroporti cosiddetti maggiori;
- la riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari;
- un contributo per il mantenimento della sicurezza operativa degli impianti.

L'ammontare complessivo dei contributi a carico dello Stato ammontava a circa 170 mln di Euro per anno.

Con la Legge di Stabilità, come detto, si sono adottate significative variazioni all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato per quanto concerne i costi ammessi per la determinazione della tariffa di terminale. In particolare sono stati soppressi i contributi statali destinati a rimborsare i costi per il servizio del traffico aereo effettuato nei cosiddetti aeroporti "minori" (ripianamento per aeroporti a basso traffico) e nei cosiddetti aeroporti "maggiori" (franchigia dell'1,5% ad aeroporti maggiori), nonché i contributi a copertura della riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari.

Va sottolineato che tali provvedimenti, se da una parte determinano un automatico incremento della tariffa di terminale a carico delle Compagnie Aeree, dall'altra consentono un sostanziale abbattimento dell'impatto della Società sulle casse dello Stato, rimanendo di fatto attive, oltre al contributo sulla sicurezza, solo gli oneri per i cosiddetti "voli esenti" così come previsto dal Regolamento comunitario 1794/06 e dal decreto legge del 28 dicembre 2007 (voli di stato, militari, ricerca e soccorso, vigili del fuoco, etc.). La gestione economica di ENAV quindi non sarà più influenzata da contributi ed esenzioni concessi dallo Stato, ma sarà ragionevolmente sempre più orientata alle esigenze del mercato e volta quindi ad operare in funzione delle

caratteristiche e dei bisogni del settore e dei clienti in termini di qualità, economicità e sicurezza.

Come detto tali variazioni normative, a partire dal mese di luglio del 2012, impatteranno significativamente non soltanto sulla realtà aziendale di ENAV, condizionandone le scelte strategiche, le pianificazioni e le altre decisioni di carattere operativo, ma anche sull'entità della tariffa di terminale applicata ai vettori. Infatti, la tariffa per i servizi di assistenza al volo sugli aeroporti di ENAV ed Aeronautica Militare aperti al traffico civile passerà dai 121,50 Euro applicati nel primo semestre del 2012 (ridotti a 60,75 Euro per i voli nazionali e comunitari) a 254,34 Euro (senza alcuna riduzione per i voli nazionali e comunitari) applicabili dal secondo semestre del 2012.

Su tali aspetti tariffari, seppur appare opportuna la razionalizzazione del sistema contributivo del settore a carico dello Stato, non si può non sottolineare che il previsto ed ingente incremento della tariffa per i servizi del traffico aereo di terminale potrebbe influenzare le future strategie delle compagnie aeree, inducendo alcuni vettori (soprattutto *low cost*) ad rivedere i propri piani sugli aeroporti nazionali a favore di scali esteri economicamente più attraenti.

In tal senso la Società è stata sempre parte attiva verso le istituzioni nazionali di riferimento, sottolineando la necessità di riorganizzare il sistema aeroportuale italiano, con la duplice finalità di ridurre gli oneri a carico dei vettori e di incentivare quindi i flussi del traffico aereo nel nostro Paese.

A tal riguardo si consideri che i sistemi aeroportuali di Roma e Milano complessivamente assorbono circa 80 milioni di passeggeri e i rimanenti 68 milioni di passeggeri che transitano dal territorio nazionale si distribuiscono su 36 aeroporti, di cui 14 hanno un traffico inferiore ai 500 mila passeggeri.

In attesa pertanto del nuovo piano Nazionale degli aeroporti, ENAV nell'ambito della definizione del Contratto di Programma/Servizio 2010-2012 aveva già presentato uno studio che contemplava la rimodulazione dei servizi della navigazione aerea resi in ambito aeroportuale che, qualora condiviso ed ulteriormente sviluppato a livello istituzionale, avrebbe consentito un contenimento dei costi di esercizio mantenendo inalterati gli elevati livelli prestazionali raggiunti. Per razionalizzare, aggiornare ed ottimizzare i livelli di servizio resi sugli aeroporti di competenza di ENAV, la proposta ipotizzava due tipologie di intervento:

- limitazione del numero di aeroporti minori che attualmente rientrano nel perimetro di competenza aziendale;
- riduzione del numero degli aeroporti sui quali i servizi sono erogati anche nelle fasce orarie notturne.

Al netto di ogni valutazione di competenza istituzionale, limitatamente quindi ad aspetti tecnico-operativi afferibili ad ENAV, sono state effettuate, per ognuno degli aeroporti di competenza alcune misurazioni relative al traffico assistito, ai ricavi da tariffa prodotti ed ai costi sostenuti.

I possibili interventi individuati, anche modulabili, avrebbero potenzialmente consentito risparmi variabili fino ad un massimo di circa 10 mln di Euro all'anno.

Come ulteriore elemento da considerare, appare utile evidenziare che da tempo è previsto il transito ad ENAV dei servizi di assistenza al volo su alcuni aeroporti aperti al traffico civile attualmente gestiti dall'Aeronautica Militare. A tal riguardo, considerando i tempi necessari per la formazione ed abilitazione del personale operativo, la Società ha predisposto un piano organizzativo che prevede l'assunzione di nuovi controllori al fine di poter garantire la fornitura del servizio su tali aeroporti. Nell'ipotesi in cui tuttavia tali impianti non vengano più assegnati alla Società o, eventualmente, nell'ipotesi di un trasferimento dall'aeronautica Militare ad ENAV solo degli impianti ritenuti di rilevanza strategica, ENAV potrebbe rivedere l'attuale pianificazione di assunzione di personale operativo con la prospettiva di un immediato beneficio in termini di costi.

E – Il piano industriale 2012 – 2016

Indubbiamente, lo scenario che ha caratterizzato il biennio 2010 e 2011 ha causato elementi di forte discontinuità rispetto alle previsioni sviluppate nel precedente Piano Industriale, rendendo non più attuali gli obiettivi di efficienza e di produttività fissati nel periodo di piano.

L'andamento della domanda, in particolare, è risultata sfavorevolmente influenzata nel corso dell'anno sia dalla crisi socio-politica dei paesi nord-africani, sia dagli effetti della negativa congiuntura economica che ha coinvolto i mercati mondiali.

Non a caso, mentre nei Paesi europei si è assistito, nel periodo gennaio-dicembre 2011, ad una crescita dei volumi di traffico di rotta in termini di unità di servizio pari al 4,7%, con punte in Francia del 6,3% e Spagna del 5,3%, di segno opposto invece è stata la *performance* in Italia, -2,9%, con un risultato che durante la stagione estiva ha evidenziato addirittura una perdita in termini di unità di servizio di circa il 4%.

A concorrere ad un risultato sostanzialmente negativo per la domanda di traffico aereo in Italia non meno importante è stato, come detto, l'acutizzarsi degli effetti della sfavorevole congiuntura economica ed il trend in continua crescita del costo del petrolio, soprattutto nella fase finale dell'anno.

Così come avvenuto nel corso del 2009, infatti, i primi segnali di un avverso trend economico si sono manifestati nei mercati finanziari dove le note e recenti pressioni finanziarie sul debito pubblico del nostro paese hanno determinato tassi di interesse che, nell'ultimo periodo del 2011, hanno sfiorato il 7,4% per i Buoni del Tesoro Poliennali (BTP) a 10 anni.

In uno scenario di per sé così difficile e complesso, la Società, già soggetta alle continue sollecitazioni dovute al contesto particolarmente avverso in cui ha operato nel corso del 2011, ha focalizzato le proprie forze e il proprio impegno non solo nel mantenimento degli attuali elevati standard qualitativi del servizio reso ai vettori, ma anche nelle attività preparatorie per affrontare i sostanziali cambiamenti che, a partire dal primo gennaio 2012, sono introdotti dalle nuove normative, comunitarie e nazionali.

Per quanto concerne, infatti, l'adozione del nuovo pacchetto normativo comunitario nell'ambito della regolamentazione del Cielo Unico Europeo, ENAV è stata impegnata nel corso dell'anno a fornire il proprio contributo tecnico e di esperienza nei vari consessi nazionali ed internazionali 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.

Il 30 giugno 2011 è terminato con successo e nei tempi previsti dalla normativa comunitaria il complesso iter di predisposizione ed adozione da parte dello Stato Italiano del primo Piano di *Performance* Nazionale (PPN) che definisce, per i servizi alla navigazione aerea di rotta, un nuovo assetto regolatorio a partire dal 2012. Tale Piano, che andrà a "regolamentare" i prossimi tre anni di vita della Società, è stato predisposto sotto il coordinamento di ENAC ed ha visto il coinvolgimento oltre di ENAV, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Aeronautica Militare.

L'adozione della nuova normativa comunitaria (Reg. EC n. 691 e 1191 del 2010) nell'ambito della regolamentazione del Cielo Unico Europeo ha imposto ai Service Provider, a partire dal 2012, un nuovo sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle *performance* operative ed economiche il cui effetto più rilevante sarà, da un punto di vista economico, l'abbandono del sistema del *full cost recovery*.

Indubbiamente si tratta di una rivoluzione per i *Service Provider* comunitari che dovranno introdurre cambiamenti significativi nelle logiche gestionali sinora adottate, siano esse economiche che operative. Ciò sarà ovviamente valido anche per ENAV. In concreto, l'abbandono del sistema del *full cost recovery* impedirà ai *provider* europei, a partire dal 2012, di trasferire automaticamente sui vettori (e quindi in tariffa) gli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei target economici e di traffico prefissati. In particolare la nuova normativa comunitaria attribuisce al *service provider* il rischio connesso alla pianificazione dei volumi di traffico aereo sul proprio paese ed eventuali scostamenti con i valori di consuntivo non potranno più essere recuperati in tariffa ma saranno in gran parte a carico del provider. Da sottolineare come viene attribuita una responsabilità e il relativo rischio senza che i provider possano disporre delle necessarie leve gestionali. Infatti, i livelli di traffico aereo negli spazi aerei nazionali sono difficilmente determinabili ed influenzabili dalle società di controllo del traffico aereo. Esempio emblematico è stato l'effetto sul traffico gestito da ENAV della crisi socio-politica del nord Africa e della chiusura dello spazio aereo libico, che hanno determinato un calo del traffico di circa 8 punti percentuali nel 2011.

Per quanto sopra esposto, si comprende, quindi, come il nuovo quadro normativo comporti per i fornitori di servizi alla navigazione aerea un aumento generalizzato del rischio economico-gestionale, aggravato dall'attuale congiuntura economica che, pertanto, richiederà ancora una più attenta valutazione delle politiche economiche e tariffarie. Questo perché l'applicazione del nuovo impianto normativo potrebbe

generare potenziali perdite derivanti dalla mancata possibilità di coprire totalmente tutti i costi e i mancati ricavi attraverso le tariffe applicate ai vettori.

Per quanto riguarda più direttamente i contenuti del Piano di *Performance* Nazionale (per approfondimento di veda il relativo paragrafo), ed in particolare per ciò che concerne l'obiettivo di efficienza economica, la Società, così come indicato dalla normativa comunitaria, ha pianificato un processo di razionalizzazione dei costi di rotta che prevede, per il primo periodo di riferimento (2012-2014), un'efficienza media annua di circa il 3%. In tal senso va inquadrato l'accordo di rinnovo del contratto collettivo di lavoro del personale di ENAV avvenuto nel marzo del 2012, che ha visto da una parte il superamento della tradizionale contrapposizione dei ruoli finalizzata ad una mera logica di scambio negoziale, dall'altra la comune volontà di potenziare i livelli di professionalità e di competitività aziendali, al fine di mantenere e sviluppare il ruolo di centralità di ENAV nel sistema del trasporto aereo nazionale e rafforzare la sua capacità di penetrazione a livello europeo. Tutto questo con una quantificazione del costo del lavoro pienamente compatibile con i vincoli fissati nel Piano di Performance Nazionale 2012/2014.

ENAV, alla luce di quanto sopra detto ed in coerenza con quanto previsto nel Piano di *Performance* Nazionale, ha quindi avviato un processo di revisione del Piano Industriale con un aggiornamento degli obiettivi e delle linee strategiche.

E' infatti in corso di finalizzazione nel mese di settembre il nuovo Piano Industriale della Società in cui verranno definiti i principali obiettivi, le linee di azione e la pianificazione economica ed operativa dei prossimi anni (2012-2016).

F - La comunicazione societaria

Il 2011 ed i primi mesi del 2012 delle attività di comunicazione aziendale sono stati nuovamente caratterizzati dal costante sforzo rivolto a valorizzare l'Azienda ed il suo personale.

Nel 2011 l'attività delle relazioni esterne si è rivolta a tutti gli ambiti della promozione informativa, compresa l'attività istituzionale di comunicazione e di rappresentanza a Bruxelles. Nei primi mesi del 2012 si è concentrata in particolare sulle iniziative a sostegno dello sviluppo commerciale della Società, sulle relazioni con gli organi d'informazione, sull'editoria esterna e per il personale, sul WEB e sulla controllata Techno Sky. ENAV, infatti, dal 1° febbraio 2012 si occupa anche delle attività di informazione di Techno Sky sia verso l'interno che verso l'esterno (sito web, brochure, eventi, comunicati stampa, ecc).

Uno degli elementi più significativi della comunicazione societaria nel periodo in questione è stato la ideazione del nuovo marchio, che ha portato alla creazione della chiocciola tricolore. Dopo un attento lavoro sulle opportunità e possibilità, la comunicazione ha proceduto al *restyling* del vecchio logo blu, aggiornandolo con i colori della bandiera italiana al fine di trasmettere immediatamente un senso di continuità nella novità, rivendicando l'orgoglio nazionale come un valore aggiunto per un'Azienda che fa della sua natura pubblica un asset istituzionale e commerciale.

Passando ai rapporti con la stampa, nonostante il periodo condizionato da forti turbolenze che hanno senza dubbio reso più difficile il lavoro per promuovere l'immagine dell'Azienda, i risultati si mantengono sostanzialmente positivi e la Società risulta ancora una realtà di riferimento nell'ambito dell'ATM europeo, rappresentante di eccellenza tecnologica italiana, con un riconosciuto *skill* dei professionisti che la compongono.

ENAV ha inoltre continuato nella propria azione proattiva e divulgativa nei confronti degli organi di informazione. Al centro dei temi trattati, l'eccellenza dell'Academy in campo internazionale, più volte oggetto di attenzione da parte dei media. Di rilievo appaiono i servizi (anche televisivi) effettuati sui Controllori cinesi e ucraini presso la scuola ENAV di Forlì per un corso di aggiornamento e quelli realizzati su un gruppo di Istruttori e Controllori di volo libici ai quali ENAV ha offerto corsi di formazione. La notizia dell'accordo sottoscritto da ENAV con la Libia rientra nella diffusione più ampia delle nuove politiche di sviluppo commerciale alle quali la Società ha inteso dare risalto.

Per quanto riguarda gli investimenti e le tecnologie, l'Azienda ha lavorato per dare particolare evidenza sulla stampa all'inaugurazione della nuova Torre di controllo di Venezia (evento segnalato anche nella precedente Relazione).

Anche sul piano operativo l'azione proattiva da parte di ENAV ha contribuito, in un momento di forte esposizione mediatica della Società, a trasmettere un messaggio di inalterata sicurezza ed efficienza. Ad esempio, la comunicazione di ENAV è riuscita a dare diffusione alle politiche ambientali di riconfigurazione delle rotte che consentono alle Compagnie Aeree di risparmiare costi di carburante, tempi di volo ed abbattere le emissioni nocive.

Riguardo la comunicazione interna anche nel 2011 sono stati utilizzati i consolidati canali ed in particolare sono stati pubblicati altri 10 numeri dell'*house-organ* "Cleared" che, contenendo articoli ed interviste di interesse per tutti gli attori del trasporto aereo, è stata inviata non solo al personale interno, ma anche ad una mailing list di qualificati *stakeholder*.

A partire dall'autunno 2011, sono state inoltre programmate *convention* interne al fine di effettuare incontri tra il Vertice e la Dirigenza e tra il Vertice ed i Quadri aziendali.

In ambito commerciale, è stato lanciato nel novembre del 2011 il nuovo sito "www.enavservices.com", inserendo inoltre l'offerta commerciale ENAV Services all'interno di uno dei maggiori portali mondiali di settore: "Airport Technology" (www.airport-technology.com).

Nell'ottica di rappresentare le attività del Gruppo ENAV, Techno Sky compresa, ad un pubblico internazionale di settore, la Società ha partecipato alle edizioni dell'ATC Global 2011 e 2012 (la più importante manifestazione relativa ai servizi ed industrie nel contesto ATM) con spazi espositivi altamente tecnologici e di forte impatto visivo. In tale contesto, attraverso una strategia di comunicazione coordinata (video, internet e applicazione su I-Pad) è stata presentata la nuova offerta commerciale del Gruppo, nonché i progetti e le attività internazionali in cui ENAV è coinvolta (SESAR, BLUE MED, A6, ecc).

Per quanto concerne la gestione della comunicazione *online*, il portale istituzionale www.enav.it ha continuato a rappresentare uno strumento di importanza rilevante nel rapporto con il grande pubblico, sia a livello nazionale che internazionale. E' da sottolineare il trend altamente positivo del canale ENAV su "YouTube" (strumento gratuito e autogestito dalla Società) che ha registrato a maggio 2012 oltre 72.000 visualizzazioni dei 160 video presenti, posizionandosi ai primi posti tra le aziende italiane che hanno implementato tale sistema.

Per quel che riguarda il Parlamento e il Consiglio Europeo l'ufficio di Bruxelles ha ulteriormente incrementato il lavoro nell'attività di monitoraggio dei processi legislativi europei e nell'attività di relazione con le Istituzioni europee, con le rappresentanze permanenti presso l'Unione Europea e la NATO e con i rappresentanti di industria, associazioni di categoria e sindacati europei.

G - Le recenti vicende giudiziarie

Come è noto gli ultimi mesi del 2010 hanno visto svilupparsi e divenire pubblica un'inchiesta giudiziaria coinvolgente i vertici aziendali di ENAV (in particolare Presidente ed Amministratore Delegato) per una serie di vicende legate ad appalti per lavori e forniture commissionati 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".

A novembre 2011, sono stati eseguiti i decreti di perquisizione e sequestro nei confronti di alcuni dirigenti ed ex dirigenti indagati per le ipotesi di reato di cui all'art. 319 c.p. ovvero di cui all'art. 378 c.p. ed è stata applicata una misura cautelare nei confronti dell'Amministratore Delegato per l'ipotesi di concorso nella commissione del reato di cui all'art. 7, commi 2 e 3, Legge n. 194/1975 e all'art. 4, comma 1, Legge n. 659/1981.

Successivamente, nel dicembre 2011 e nel corso dei primi mesi del 2012 è stata sottoposta a sequestro altra documentazione aziendale riguardante procedure di approvvigionamento, con specifico riferimento ai rapporti contrattuali intercorsi con fornitori coinvolti nell'inchiesta.

Nel corso del 2011 e dei primi mesi del 2012, la Società ha proseguito ed intensificato le verifiche interne, anche mediante il coinvolgimento della Funzione *Audit* e di altre strutture aziendali, con finalità di verifica del rispetto delle procedure e dei protocolli interni, e della regolarità per quanto attiene le attività di approvvigionamento e di esecuzione contrattuale. In proposito, sono state riscontrate alcune anomalie per le quali la Società sta tuttora svolgendo approfondimenti anche al fine di intraprendere tutte le più opportune iniziative a tutela dei propri interessi.

Come già riferito nella precedente relazione, si ritiene che le accennate vicende giudiziarie non sembrano attenere all'azione complessiva della Società per il

raggiungimento dei suoi fini istituzionali di garantire la sicurezza dei voli nel nostro Paese.

In ogni caso, sono proseguite le attività del Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo e del Collegio Sindacale volte ad acquisire il maggior numero possibile di informazioni sulle vicende di cui 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 e di dirigenti della Società.

Sarà cura della Corte di riferire nella prossima relazione sull'evoluzione delle vicende citate e 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.

- 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.

L'attività di gestione della sicurezza, come già rilevato nelle precedenti relazioni, è infatti quella parte della fornitura di servizi della Navigazione Aerea che garantisce l'individuazione, la valutazione e la limitazione di tutti i rischi inerenti alla sicurezza delle operazioni di gestione del traffico aereo. La *safety* rappresenta dunque una irrinunciabile priorità per tutti i servizi erogati da ENAV agli utenti. In questo ambito, l'impegno della Società nel corso degli ultimi anni si è focalizzato sul continuo e costante miglioramento dei livelli di prestazione relativi alla *safety* e nella elaborazione, attuazione, sviluppo e miglioramento di appropriate strategie, sistemi di gestione e relativi processi in modo da assicurare che tutti i servizi forniti raggiungano il massimo livello di prestazioni e siano conformi agli standard nazionali, europei ed internazionali.

L'attività di gestione della *safety* per l'anno 2011 deve essere inquadrata in un contesto associato ad eventi a carattere sia nazionale che internazionale che hanno inevitabilmente influenzato le *performance* della Società. Gli indicatori di *safety* del 2011, e con essi i parametri di valutazione prestazionale della sicurezza operativa fornita da ENAV, devono essere quindi contestualizzati per una loro completa comprensione.

Il sistema nazionale di navigazione aerea, dove ENAV fornisce i suoi servizi, ha risentito degli effetti di significativi eventi "regionali" che hanno comunque costituito una turbativa diretta alla stabilità dell'ambiente operativo, quali gli avvenimenti della cosiddetta "primavera araba" (es. chiusura dello spazio aereo libico), con l'aumento notevole del traffico militare operativo (OAT) ed una prolungata interdizione al traffico commerciale di estese porzioni di spazio aereo e di aeroporti, oltre alle crescenti

pressioni finanziarie derivanti dalle conseguenze della crisi economica generale che hanno avuto risvolti diretti anche per le operazioni ATM (es. Grecia).

All'interno del sistema nazionale la modifica dei modelli di business dei vettori, soprattutto quelli *low cost* che in Italia sviluppano il 40% del totale delle operazioni, ha portato a significativi cambiamenti nel tradizionale schema di rotte del traffico.

Ad oggi la matrice dei collegamenti nazionali mostra una complessa rete di collegamenti operati da compagnie straniere *low cost* che, grazie agli accordi con le società di gestione degli aeroporti e con gli enti locali, hanno inserito questi scali nel proprio *network*. In questo contesto, la lettura della matrice dei collegamenti europei mostra una rete di rotte aree meno strutturata del passato che sposta le direttrici di traffico verso porzioni di spazio precedentemente non impegnate generando un notevole aumento nella complessità del traffico aereo ed una contemporanea concentrazione della domanda in alcune fasce orarie.

A tal fine ENAV nel corso del 2011 ha operato attivamente per:

- l'ulteriore sviluppo e la diffusione, attraverso la definizione di un *ad-hoc Action Plan*, di una cultura aziendale che riconosca l'importanza e il valore di una efficace gestione della *Safety* e che consideri la stessa *safety* quale elemento fondamentale in ogni attività aziendale;
- la costante valutazione, il monitoraggio e la mitigazione dei rischi per la *safety* associati alla fornitura dei propri servizi per quanto possibile e praticabile;
- l'assicurazione che i sistemi tecnologici ed i servizi esterni utilizzati per la fornitura dei propri servizi siano conformi agli standard previsti e non introducano rischi inaccettabili per la *safety*;
- lo sviluppo ed il miglioramento continuativo dei processi e delle *performance* di *safety*, fermo restando la conformità agli standard previsti;
- l'assicurazione che tutto il personale coinvolto sia oggetto di una appropriata informazione e formazione sulla *safety* e che sia chiamato a svolgere compiti adeguati alle proprie competenze;
- la misurazione continua delle *performance* della *safety* relativamente agli obiettivi definiti e relativi target;
- la conduzione di *audit* sui processi del Sistema di Gestione della *safety* assicurando l'attuazione di ogni conseguente azione che sia ritenuta idonea a realizzare condizioni di miglioramento.

Nello specifico, sulla base dei dati di *safety* 2011, si evince un generale miglioramento delle attività di segnalazione collegate al Sistema di Gestione della *safety* di ENAV e, facendo riferimento ai dati del *SRC Annual Safety Report 2011* di

EUROCONTROL, è possibile evidenziare l'ottima prestazione del sistema di *reporting* della Società anche rispetto alla tendenza a livello europeo (media del numero di inconvenienti segnalati per milione di ore di volo nell'area ECAC):

A tal proposito, nel rapporto informativo sulle attività del 2011, anche l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) ha riconosciuto come il maggiore impegno e flusso d'informazioni utili al miglioramento della sicurezza della navigazione aerea provenga proprio da ENAV.

Nel corso del 2011 è risultato ancora in discesa il numero degli inconvenienti che hanno visto un contributo ATM e questa *performance* positiva è risultata ancora più evidente nella gestione del traffico aeroportuale. In questo contesto, vale la pena segnalare il proseguire della tendenza alla diminuzione delle cosiddette *Runway Incursions* sulle quali ENAV ha speso molte risorse sia economiche che in termini di contributo alla diffusione di conoscenza e dell'esperienza acquisita all'interno dei cosiddetti LRST (*Local Runway Safety Team*) aeroportuali.

In generale, la valutazione dei vari indicatori relativi alle prestazioni di safety per il 2011 colloca ENAV fra i migliori fornitori europei dei Servizi della Navigazione Aerea con gli indicatori di *performance* della safety che rientrano anche ampiamente entro gli obiettivi nazionali fissati dal Governo soprattutto per gli eventi cosiddetti di classe "A" (quelli più gravi).

- La qualità dei servizi di navigazione aerea

Per quanto riguarda gli indicatori di qualità, si indicano di seguito in dettaglio i dati¹.

- Capacità ATC

Il numero dei voli IFR/GAT assistiti nell'anno 2011, negli spazi aerei nazionali e internazionali ove i Servizi del Traffico Aereo sono erogati da ENAV e nelle zone di controllo (CTR) ove il traffico aereo civile opera sotto la responsabilità dell'Aeronautica Militare, è stato pari a 1.600.637, con un incremento del 0,39% rispetto allo stesso dato del 2010 (1.594.405 voli).

¹ I dati riferiti ai voli assistiti e ai ritardi ATFM sono di fonte EUROCONTROL – DNM (Directorate Network Manager) già CFMU, le elaborazioni sono a cura di ENAV/AOP/PATM.

Rispetto all'anno precedente, nel 2011, differenti e gravi criticità - dalla ripercussioni dovute alla c.d. "primavera araba", all'imposizione di una "No Fly Zone" sullo spazio aereo libico, fino alla grave crisi dell'area Euro - hanno determinato una flessione rispetto all'attesa crescita del numero dei voli. Di fatto², si è tornati ai valori che avevano caratterizzato le flessioni di traffico degli anni 2008 e 2009.

Ciò evidenziato, si deve segnalare che - al netto di fenomeni contingenti ed esogeni rispetto alla capacità di gestione dell'infrastruttura ATM - nel lungo periodo, 2001-2011, la variazione del traffico IFR/GAT che ENAV ha assistito (rispetto all'anno base 2001), registra valori complessivamente positivi: +18,28% 2011 vs. 2001, con un incremento medio annuo pari allo 1,8%.

La crisi del settore resta comunque evidente ed, infatti, il picco massimo di traffico giornaliero, registrato il 30 agosto del 2008 con 6.160 voli assistiti, rimane ancora un valore lontano dall'essere raggiunto.

- Puntualità dei voli e continuità dei servizi

Per quanto concerne la qualità del servizio (espressa in termini di puntualità e di continuità dello stesso), i dati della *performance* ottenuta nel corso del 2011 confermano l'ottima gestione di ENAV. Considerando sia la componente di rotta che di aeroporto, in relazione ai 1.600.637 voli assistiti, il 99,96% non ha subito ritardi ATFM direttamente causati dal "Sistema Italia".

Complessivamente, i voli ritardati nel 2011 sono stati 6.123 (erano 8.401 nel 2010), con un totale di 174.167 minuti di ritardo (erano 222.181 minuti nel 2010) ed un valore di ritardo medio per volo assistito pari a 0,109 minuti/volo (era 0,139 minuti/volo nel 2010).

Per la specifica componente dei voli in rotta, soggetta a obiettivo prestazionale definito nel Piano di *Performance* Nazionale, nel 2011 si deve rilevare che degli oltre 1,6 milioni di voli IFR/GAT assistiti, solo lo 0,07% (1.118 voli) ha subito ritardi ATFM attribuibili all'Italia, di questi solo lo 0,05% per *ATFM reason* attribuibili direttamente ad ENAV (859 voli).

La percentuale dei voli in rotta ritardati per cause direttamente attribuibili ad ENAV risulta quindi molto bassa ed è consolidata nel tempo. Infatti, dallo 0,84% del

² Il flebile incremento percentuale (+0,4%) registrato, nel 2011 rispetto al 2010, nel numero dei voli IFR/GAT assistiti è dovuto alla estemporanea e contingente riduzione dei voli registratasi ad aprile del 2010 in corrispondenza dell'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull.

2007 si è ridotta ed passata nel 2011 allo 0,05% (1.118 voli ritardati in rotta nel 2011 contro i 16.929 del 2007).

Con questa *performance* operativa ENAV conferma di essere (come nel 2010) il più efficiente tra i principali *service provider* europei, infatti, secondo i dati pubblicati da EUROCONTROL, tra i 5 principali fornitori di servizi della navigazione aerea europei (DFS – Germania; DSN – Francia; NATS – Gran Bretagna; AENA – Spagna), ENAV presenta la migliore prestazione relativamente al ritardo medio per ogni volo controllato in rotta.

-L'efficienza dei voli

Nel corso del 2011 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 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.

ENAV anche nel 2011 ha realizzato le azioni previste nel proprio *Flight Efficiency Plan*, una raccolta delle azioni programmate in un arco temporale triennale, monitorato e rendicontato annualmente.

La progressiva e cumulativa implementazione delle azioni definite negli anni, prevede:

- la rivisitazione del sistema aeroviario nazionale (rotte più dirette e più brevi utilizzabili già in fase di pianificazione del volo);
- la riduzione dei vincoli alla pianificazione verticale (possibilità di mantenere profili di volo ottimali il più a lungo possibile);
- lo sviluppo di rotte di decollo e di avvicinamento da/per gli aeroporti più efficienti (con discese e salite il più possibile continue);
- l'ottimizzazione nella gestione dei velivoli al suolo (tempi di rullaggio più contenuti).

Tutto ciò ha portato a risultati che, nel 2011, hanno permesso di realizzare potenziali risparmi alle compagnie aeree per circa 9.265.000 Km, 42.500.000 Kg di carburante e 134.000.000 Kg di CO₂.

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 *capacity*, nonché con vincoli esterni (impegno di spazi aerei per finalità della Difesa, orografia, vincoli sul rumore, ecc.).

Queste azioni, essendo direttamente correlate al consumo di carburante e alle relative emissioni nocive, oltre a realizzare misure atte a ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo, realizzano risultati particolarmente importanti anche rispetto ai costi che le compagnie aeree devono sostenere ed infatti, per il 2011, il risparmio di carburante che il *Flight Efficiency Plan* di ENAV sottintende è, stato valutato complessivamente in non meno di 30 milioni di Euro.

Previsioni sul traffico aereo assistito e sulla qualità dei servizi di navigazione aerea.- Scenario di traffico e indice di puntualità nel primo quadrimestre 2012

Sulla base dei dati disponibili³ fino ad oggi, in Italia nel primo quadrimestre del 2012, l'andamento dei voli IFR/GAT assistiti è negativo.

Il perdurare della crisi socio-politica del nord Africa e l'acuirsi della crisi economico-finanziaria nell'Europa e nell'Italia, sta determinando una revisione al ribasso delle stime di traffico gestito dalla Società nel 2012.

Rispetto alle previsioni di Statfor (dicembre 2011) che accreditavano l'Italia, già nel 2012, di un +1,5% di voli, nonostante sia terminato il divieto di sorvolo dello

³ Reportistica basata sui dati Eurocontrol – DNM elaborata dall'Area Operativa/Prestazioni ATM

spazio aereo libico, la revisione emessa dallo stesso istituto di Eurocontrol lo scorso mese di febbraio, ipotizza una riduzione dei voli (-1,3%) che appare in linea con gli attuali dati comunicati da ENAV.

In questo contesto si può solo evidenziare l'assoluta assenza di ritardi ATFM: nei primi quattro mesi del 2012, infatti, il ritardo medio per volo assistito in rotta è stato pari a 0 (zero) minuti/volo. Pur rilevando che i ritardi ATFM si producono durante i periodi di picco e, di conseguenza, durante la stagione estiva, è plausibile ritenere che l'obiettivo definito nel Piano di *Performance* Nazionale dell'Italia per l' *En-Route Capacity Target* sarà conseguito.

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

In linea con l'evoluzione della normativa internazionale, ed in particolare con le previsioni degli annessi tecnici alla Convenzione di Chicago, anche la *security* ha costituito oggetto di attenta riflessione e di appropriata considerazione, quale pre-requisito fondamentale dell'erogazione dei servizi della navigazione aerea.

In attuazione delle previsioni della stringente normativa europea, in particolare dei Regolamenti n. 1035/2011 e n. 73/2010, ENAV ha promosso un processo di revisione dell'organizzazione interna, puntando all'efficienza dei sistemi ed alla salvaguardia dell'integrità del personale, dei dati, dell'informazione e dei sistemi, essenziali a garantire la sicura fornitura dei servizi di competenza, stabilizzando, sia in chiave di investimenti, che di allineamento di processo, le linee strategiche d'indirizzo della regolazione europea e nazionale.

Particolarmente significativo, per il valore operativo, è risultato il conseguimento della certificazione ISO 27001:2005 relativo al sistema di gestione della sicurezza delle informazioni, come richiesto dal citato Reg. CE 73/2010.

Con questo obiettivo, in corso di ulteriore affinamento, ENAV mira a rendere oggettivi e misurabili i processi di garanzia e di protezione del patrimonio dei dati informativi, in considerazione della loro criticità per la continuità di servizio.

L'iniziativa è stata, inoltre, accompagnata da un processo di formazione generale per il personale e da corsi di addestramento specialistico per i dipendenti dedicati alla *security* operativa, che si traducono, in concreto, nella necessaria attenzione al fattore umano quale necessario momento di evoluzione culturale di un'organizzazione complessa.

In questo senso, l'entrata in esercizio dei *Security Operation Centers*; i forti nessi di interscambio informativo con le Amministrazioni di Pubblica Sicurezza, Difesa e Presidenza del Consiglio dei Ministri – tra i quali spicca l'attività svolta in attuazione della Convenzione ENAV - Dipartimento della Pubblica Sicurezza sottoscritta a valle del riconoscimento della società quale "Infrastruttura Critica Informatizzata" a seguito dell'emanazione del Decreto del Ministro dell'Interno 9 aprile 2008, attuativo del Decreto Legge 27 luglio 2005, n. 144, recante misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale e convertito, con modificazioni, dalla L. 155/2005; e il consolidamento di misure gestionali nell'ambito dell'implementazione della rete E-NET, dimostrano la consapevolezza dell'Azienda verso il tema. Sensibilità che, oltre ad essere un requisito richiesto dalla regolamentazione europea, si inserisce in maniera esplicita in un percorso di eccellenza che ENAV ha inteso declinare nel panorama europeo ed internazionale.

E' proseguita, parallelamente, l'attività di irrobustimento delle infrastrutture fisiche, con uno sforzo rilevante per orientare gli investimenti verso logiche di salvaguardia del valore funzionale, della protezione del personale e del mantenimento della capacità. Questa azione ha comportato, inoltre, una ponderata valutazione del ritorno degli investimenti nella logica della riduzione della spesa corrente per servizi di presidio, sfruttando le opportunità dell'evoluzione tecnologica ed incrementando il livello qualitativo del sistema di protezione aziendale, che vedrà il pieno soddisfacimento con il completamento della rete E-NET.

Sul versante internazionale, si segnala il successo ottenuto dalla Società nell'aggiudicazione di due rilevanti finanziamenti europei nell'ambito del Programma FP7, dedicati, nello specifico, alla *governance* dei processi di security ed al ruolo dei *Security Operation Centers* nella protezione delle infrastrutture critiche.

3. La salute e la sicurezza sul luogo del lavoro

L'articolazione territoriale nella gestione della sicurezza del lavoro in Azienda ha permesso di supportare efficacemente i Delegati di Funzioni del datore di lavoro, consentendo una periodica attività di monitoraggio dell'applicazione degli adempimenti legislativi e delle misure di prevenzione e protezione adottate, definendo gli interventi necessari per la gestione delle eventuali non conformità rilevate.

E' continuata l'attività formativa e informativa svolta dal Servizio di prevenzione e protezione in relazione all'aggiornamento degli addetti alla gestione delle emergenze e

ai rischi specifici; i corsi antincendio sono stati tenuti dai Vigili del Fuoco, quelli di primo soccorso dai Medici Competenti e, in collaborazione con la Funzione Academy, è stato gestito il corso base per i lavoratori in modalità *e-learning*.

E' proseguita la campagna di monitoraggio ambientale degli agenti fisici (ad esempio, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, rumore, qualità dell'aria, illuminamento, radon, ecc.) che possono influire sulla salute, la sicurezza e il comfort dei lavoratori.

Nel 2011 sono state attivate le procedure per l'adeguamento nei confronti del nuovo Regolamento di semplificazione di prevenzione incendi (DPR 151/2011).

B) LA NORMATIVA COMUNITARIA E I PIANI DI PERFORMANCE

Il processo di evoluzione della normativa in materia di prestazioni si è arricchito, nel corso del 2010 e del 2011, di un nuovo sistema di norme che ha di fatto previsto ed imposto agli Stati ed ai fornitori di servizi alla navigazione aerea l'introduzione, a partire dall'1 gennaio 2012, di un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle *performance* operative ed economiche.

L'effetto più rilevante di tale nuovo scenario è la fine del meccanismo cosiddetto del "*full cost recovery*", con l'introduzione di una componente di rischio gestionale legata sia al traffico che ai costi, come si approfondirà di seguito.

-La normativa in materia di performance

Il pacchetto normativo in materia di *performance* dei gestori del traffico aereo comunitari si compone di diversi provvedimenti tra loro strettamente correlati.

Il primo Regolamento (Reg. n. 691/2010), istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete, ed è stato pubblicato il 29 luglio 2010. La norma introduce l'innovazione dei "Piani di *Performance*" quale strumento per il controllo delle prestazioni a livello comunitario e nazionale, disciplinandone nel contempo la definizione, il monitoraggio e le modalità di revisione.

A tale regolamento ha fatto seguito il Regolamento n. 1191/2010 modifica il "*Charging Regulation*" (Reg. n. 1794/2006) che, invece, disciplina da un punto di vista tecnico l'applicazione dello schema di *performance* sulle tariffe per i Servizi della Navigazione Aerea. Tale Regolamento è stato pubblicato il 16 Dicembre 2010.

In applicazione di quanto previsto dalla norma comunitaria, 21 Febbraio 2011, la Commissione Europea ha pubblicato la Decisione n. 121 che stabilisce gli obiettivi di *performance* comunitari per il primo periodo di riferimento.

Infine, con il Regolamento n. 677 del 7 Luglio 2011, la Commissione Europea ha disciplinato norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni di rete della gestione del traffico aereo (*Air Traffic Management, ATM*) "volte a permettere l'uso ottimale dello spazio aereo e assicurare che gli utenti dello stesso possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea" (art.1).

La normativa comunitaria individua, per le quattro aree "chiave" di *performance* (*Key Performance Area*) e cioè sicurezza, capacità, ambiente ed efficienza economica, uno (o più) indicatori chiave (*Key Performance Indicator*) sia a livello comunitario che a livello nazionale (e/o di FAB) a cui i *provider* dovranno attenersi e sulla base dei quali saranno misurate le prestazioni.

Come sopra riportato, gli obiettivi comunitari di riferimento per ognuna delle quattro aree di *performance* sono stati fissati con la Decisione della Commissione Europea n. 121 del 21/02/2011, mentre gli obiettivi nazionali devono essere definiti dai singoli Stati in maniera coerente con gli obiettivi comunitari.

La normativa stabilisce che le prestazioni siano misurate all'interno di un arco temporale definito che prende il nome di "periodo di riferimento". Il primo periodo di riferimento per il sistema di prestazioni riguarda gli anni dal 2012 al 2014 (incluso). Inoltre, per il primo periodo di riferimento, le prestazioni saranno misurate solamente sulla rotta, mentre dal secondo periodo in poi è prevista l'introduzione di obiettivi anche per il terminale.

Occorre, altresì, precisare che per il primo periodo di riferimento il Regolamento prevede la fissazione di obiettivi vincolanti per gli Stati per le sole aree della capacità e della efficienza economica mentre per l'area della *safety* e dell'ambiente è previsto solamente il monitoraggio di alcuni indicatori.

-La fine del *full cost recovery* ed i meccanismi di condivisione del rischio

La novità più rilevante del nuovo pacchetto normativo è, come sopra detto, rappresentata dall'introduzione di regole che segnano, di fatto, la fine del *full cost recovery*.

Infatti, il Regolamento UE n. 1191/2010 regola, nel dettaglio, i principi introdotti dallo schema di prestazioni, definendone i contenuti tecnici con particolare riguardo alla ripartizione del rischio sui costi e sul traffico ed alla regolamentazione dei meccanismi di incentivazione e disincentivazione applicabili al raggiungimento o meno degli obiettivi stabiliti.

In particolare, per ciò che concerne il meccanismo di condivisione del rischio sul traffico, questo si basa sulla misurazione dello scostamento tra le previsioni di traffico, espresso in Unità di Servizio, utilizzate per il calcolo dell'indicatore di efficienza economica ed i valori di consuntivo rilevati alla fine dell'anno in esame. Il meccanismo si presenta piuttosto articolato e complesso così come la sua applicazione, di cui si riportano di seguito una rappresentazione (Figura 5) ed una rappresentazione di sintesi.

L'applicazione di tale meccanismo comporta che, ad esempio, nel caso di uno scostamento del traffico rispetto al preventivato compreso tra -2% e -10%, la Società, oltre a sopportare il 100% della perdita che ricade nella fascia compresa tra 0 e -2%, dovrà anche sopportare il 30% della perdita compresa tra il -2% ed il -10%. Per le

compagnie, ciò si traduce in un vantaggio in quanto non vedranno trasferita in tariffa l'intera perdita, come invece avveniva fino al 2011 grazie al meccanismo del *full cost recovery*, ma soltanto una parte.

Per tutte le variazioni di traffico che dovessero attestarsi al di sopra del +10% oppure al di sotto del -10% si applicherà nuovamente il *full cost recovery*.

Per quanto concerne i costi, invece, è stata eliminata la possibilità di trasferire integralmente ai Vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato nel budget e quanto consuntivato a fine anno (cosiddetto meccanismo del *balance*), scostamenti che resteranno invece a carico dei Bilanci dei Provider.

In particolare, secondo l'art. 11 *bis*, c. 8 del Regolamento EU n. 1191/2010: "a) se, per l'intero periodo di riferimento, le spese effettive sono inferiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene trattenuta dal fornitore di servizi di navigazione aerea, dallo Stato membro o dall'ente qualificato interessati; b) se, per l'intero periodo di riferimento, le spese effettive sono superiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta è a carico del fornitore di servizi di navigazione aerea, dello Stato membro o dell'ente qualificato interessati, fatta salva l'attivazione di un dispositivo di allarme, di cui all'articolo 18 del regolamento (UE) n. 691/2010".

Tali previsioni possono non applicarsi per quelle variazioni di costo che sono riconducibili ai cosiddetti "costi non controllabili", ovvero che si possano ritenere al di fuori del controllo dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli Stati membri e degli enti qualificati (art. 11 *bis*, c. 8c, Regolamento EU n. 1191/2010).

Tra i costi non controllabili rientrano (Reg. n. 1191/2010, art. 11 *bis*, comma 8c) i costi generati da:

- i) cambiamenti imprevisi di normative nazionali in materia pensionistica e di contabilità delle pensioni;
- ii) cambiamenti imprevisi della normativa fiscale nazionale;
- iii) elementi di costo nuovi e imprevisi non contenuti nel piano di prestazione nazionale ma imposti da obblighi di legge;
- iv) cambiamenti imprevisi nei costi o nelle entrate dovuti a obblighi fissati da accordi internazionali;
- v) significativi cambiamenti nei tassi di interesse sui prestiti.

È, invece, previsto il recupero annuale, attraverso la tariffa, dello scostamento tra inflazione prevista e effettiva.

Come anticipato in precedenza, il Regolamento n. 691/2010 introduce anche, per la prima volta, la possibilità di adottare un sistema di incentivazione (o di penalità) qualora gli obiettivi, rispettivamente, siano o non siano stati raggiunti dal fornitore di servizi alla navigazione aerea. Tali incentivi possono avere natura finanziaria o di altro tipo (ad esempio, piani di azione correttivi con scadenze e misure associate).

Non è però contemplata la possibilità di applicare meccanismi incentivanti di natura finanziaria sulla *safety*, che viene riconosciuta come prioritaria rispetto alle altre aree di prestazioni.

-Lo strumento dei Piani di Performance

Lo strumento attraverso il quale gli Stati possono dichiarare i propri obiettivi è rappresentato dal "Piano di *Performance* Nazionale".

I Piani di *Performance* si rivolgono agli Stati Membri dell'Unione Europea (27+2)⁴ che devono garantirne l'applicazione da parte di tutti i soggetti coinvolti, i principali dei quali sono i *provider* di servizi alla navigazione aerea.

Tali Piani sono relativi al "periodo di riferimento" per come definito precedentemente. Gli obblighi derivanti dal Piano di *Performance*, una volta approvati, saranno vincolanti per l'intero periodo di riferimento e getteranno le basi per la pianificazione del periodo di riferimento successivo.

La procedura di valutazione dei Piani si sviluppa su un periodo che può avere una durata minima di quattro ed una durata massima di dodici mesi. Tale valutazione, laddove dovesse avere esito negativo, comporterà un'attività di rinegoziazione ed una possibile richiesta di revisione del Piano da parte della Commissione Europea.

Il Piano, dopo l'approvazione definitiva, assume lo status di documento vincolante per lo Stato e per i Provider, per i quali rappresenterà un vincolo significativo per la gestione aziendale nel corso del periodo di riferimento.

⁴ Gli Stati soggetti al Performance Scheme nel primo periodo di riferimento sono i 27 Stati Membri, cioè Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Regno Unito, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Ungheria. A tali Stati sono stati aggiunti la Norvegia e la Svizzera i quali, oltre ad avere istituito una Autorità Nazionale di Vigilanza (NSA - *National Supervisory Authority*), hanno stipulato accordi bilaterali o accordi multilaterali in materia di trasporto aereo con l'Unione Europea e, pertanto, sono soggetti alla normativa sul Cielo Unico Europeo.

-Il Piano di Performance italiano

La redazione del Piano di *Performance* Italiano è stata curata, come previsto dalla normativa, dall'Autorità Nazionale di Vigilanza (ENAC) ai sensi della regolamentazione del Cielo Unico Europeo, in stretto raccordo con ENAV, con l'Aeronautica Militare e con le Istituzioni Nazionali di riferimento (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze).

Con l'invio del Piano, il 30 Giugno 2011, alla Commissione Europea da parte di ENAC (quale delegata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) si è quindi concluso il processo di redazione del Piano.

Per ciò che concerne gli obiettivi prestazionali, ENAV ha espresso uno sforzo significativo nella definizione dei propri obiettivi, siano essi di natura operativa che di efficienza economica. In particolare, a questi ultimi è dedicato il paragrafo seguente.

Come previsto dalla norma i Piani di *Performance* sono soggetti ad un processo di valutazione che è prossimo alla sua conclusione. Infatti, dopo l'invio dei Piani nel Giugno 2011, la Commissione ha avviato il processo di revisione, il quale ha avuto il primo momento di controllo con la pubblicazione della Raccomandazione della Commissione Europea del 23 Novembre 2011 che indicava agli Stati le azioni da intraprendere per la revisione dei target inclusi nei Piani di *Performance* Nazionali. Come azione successiva, gli Stati sono stati invitati ad inviare Piani Nazionali di *Performance* rivisitati (*Addendum*) alla luce delle indicazioni contenute nella Raccomandazione stessa.

L'Italia, ha inviato il proprio Piano rivisitato il 30 Gennaio 2012 ed è, quindi, in attesa della comunicazione ufficiale da parte della Commissione Europea. Quest'ultima, infatti, ha già reso noto, attraverso un comunicato stampa del 19 Luglio 2012, la sostanziale approvazione di tutti i Piani di *Performance* dei Paesi Membri.

-L'obiettivo di efficienza economica di rotta della Società

L'indicatore di efficienza economica, previsto dallo schema di prestazioni comunitario, è dato dalla tariffa determinata di rotta (*Determined Unit Rate – DUR*) ossia dal "tasso unitario medio determinato per servizi di navigazione aerea di rotta, definito come risultato del rapporto tra i costi determinati e il traffico previsto, espresso in unità di servizio, atteso per il periodo a livello dell'Unione europea. L'indicatore è espresso in Euro e in termini reali ed è fornito per ogni anno del periodo di riferimento" (Reg. UE n. 691/2010, Annesso 1).

La tariffa determinata non deve, pertanto, essere equivocata con la tariffa applicata ai vettori, in quanto non coincidente con quest'ultima sia per le modalità di calcolo (ai fini del calcolo della DUR sono presi in considerazione solamente i costi determinati e non anche i *balance* inseriti, invece, nel calcolo della tariffa), sia perché l'indicatore è espresso in termini reali (Euro 2009) e non nominali.

Dalla definizione di DUR si evince che il raggiungimento dell'obiettivo di efficienza economica è dipendente non soltanto dal controllo sui costi che il *provider* può esercitare, ma anche dall'andamento del traffico, il quale è da considerarsi variabile sostanzialmente esogena e non controllabile dal provider stesso.

Per raggiungere tale obiettivo la Società ha espresso uno sforzo significativo nel contenimento dei costi nella definizione della cornice dei costi determinati da assoggettare a *performance*.

Nell'analisi dell'indicatore di efficienza economica, occorre considerare che questo è significativamente condizionato dall'andamento del traffico. I drammatici eventi legati alla crisi Nord Africana verificatisi nel corso dell'anno 2011, che hanno portato anche alla chiusura dello spazio aereo sulla regione libica in applicazione della risoluzione ONU n. 1973/2011, si sono, però, tradotti in una significativa perdita di volumi di traffico per la Società. L'anno 2011 si è infatti chiuso con una perdita di Unità di Servizio pari al 2,9% rispetto all'anno precedente e questo ha avuto dei riverberi nelle previsioni di traffico per il primo periodo di riferimento. Le Unità di Servizio totali previste ai fini del calcolo dell'indicatore di efficienza economica hanno comunque mantenuto un andamento positivo.

E' da tenere inoltre in considerazione che la Società non può autonomamente stabilire le previsioni di traffico a cui legare le proprie *performance*, ma deve, per regolamento comunitario, fare riferimento ai *forecast* di EUROCONTROL e motivare in modo efficace l'utilizzo di qualsiasi altro valore diverso da tale previsioni.

ENAV è riuscita a mantenere significativi obiettivi di efficienza economica per il primo periodo di riferimento.

L'efficienza è, infatti, crescente nel primo periodo di riferimento fino a raggiungere il livello del 3,5% nel 2014, per come richiesto dalla Commissione Europea.

L'efficienza complessiva nel periodo 2012-2014 è superiore all'8,6%, con una efficienza media annua di circa il 3%. In un contesto caratterizzato da una crisi economica importante e da livelli di traffico che, seppure in ripresa nei primi mesi del 2012 sono comunque ancora in sofferenza, tali obiettivi possono essere considerati un risultato di rilievo per la Società.

-Il meccanismo di incentivazione sulla capacità

Una menzione merita la definizione, all'interno del Piano di *Performance* Nazionale, di un meccanismo di incentivazione di tipo bonus/malus riconosciuto ad ENAV nella ipotesi di raggiungimento (o non raggiungimento) degli obiettivi di capacità.

La peculiarità del sistema incentivante previsto dal Piano di *Performance* italiano si concretizza nella fattispecie che prevede, al fine di continuare nel percorso dell'eccellenza operativa della Società, la corresponsione del bonus correlata al raggiungimento di una "soglia di incentivo", la quale risulta essere ancora più bassa, e quindi più sfidante, rispetto agli obiettivi nazionali.

Pertanto, attraverso l'applicazione di tale meccanismo, ad ENAV sarà riconosciuto un bonus economico a fronte del raggiungimento degli obiettivi di capacità (espressi in termini di media annuale dei minuti di ritardo ATFM per volo assistito durante la fase di rotta). La quantificazione dei ritardi ai fini della attribuzione dell'eventuale bonus prenderà in considerazione soltanto le cause di ritardo direttamente imputabili ad ENAV.

L'applicazione del disincentivo (*malus*) è prevista, invece, qualora il risultato ottenuto da ENAV e per cause ad essa imputabili, in termini di ritardo ATFM per volo assistito durante la fase di rotta, sia peggiore dell'obiettivo nazionale.

Attraverso la previsione di tale meccanismo è stato sancito il legame esistente tra l'impegno profuso dalla Società al fine di garantire standard qualitativi sempre più elevati ed il beneficio di cui godono le compagnie aeree a fronte di livelli di ritardo sempre più bassi.

È da evidenziare infatti come ENAV, negli ultimi anni, si sia distinta a livello europeo per le proprie prestazioni operative che sono considerate come una "best practice" di riferimento. Il livello di ritardi attribuibili ad ENAV è, ad oggi, tra i più bassi d'Europa e tale risultato.

Si rileva inoltre come, nel panorama europeo, solo l'Italia insieme alla Gran Bretagna abbia previsto un sistema di incentivazione legato alla capacità dei provider di migliorare nel tempo la qualità del servizio reso ai propri clienti (compagnie aeree).

-I riflessi dei nuovi Regolamenti comunitari sulla Società

Da quanto sopra appare evidente come la nuova normativa comunitaria abbia segnato il passaggio da un sistema in cui ai fornitori di servizi alla navigazione aerea era garantito il recupero integrale dei propri costi attraverso le tariffe applicate ai vettori, ad un sistema in cui il rischio gestionale e le necessarie azioni di mitigazione assumono un ruolo di rilievo.

Ciò assume particolare rilievo se si considera, come visto in precedenza, che il grande elemento di novità introdotto dalla novella normativa comunitaria consiste proprio nella previsione di nuovi meccanismi di ripartizione del rischio, i quali richiedono al fornitore di servizi alla navigazione aerea di sostenerne nuovi e rilevanti che possono tradursi anche in potenziali perdite per il *provider* stesso.

Ciò è particolarmente vero se si considera il meccanismo di condivisione del rischio sul traffico. Infatti, il *provider* non ha alcuna leva di controllo sui livelli di traffico, essendo questi dipendenti prevalentemente da fattori esogeni quali la congiuntura economica, le scelte strategiche delle compagnie aeree e dei gestori aeroportuali, le scelte in materia assunte a livello politico nazionale, etc..

Gli impatti principali del nuovo quadro normativo sono, pertanto, prevalentemente riconducibili alla vita economica della Società che dovrà orientare, ancora più di prima, i propri processi decisionali al mantenimento della propria stabilità finanziaria ed economica.

Occorre, altresì, evidenziare come la struttura dei costi del *provider* nazionale sia naturalmente caratterizzata da una certa rigidità nelle sue principali componenti. Difatti, se si considerano le sole voci di costo del personale e di manutenzione degli impianti (che da sole rappresentano circa l'80% dei costi di budget) è evidente come la loro pianificazione non possa seguire una logica di breve termine legata alla variabilità della domanda, ma debba invece essere correlata ad un orizzonte temporale di più ampio respiro (medio - lungo termine), al fine di garantire quei livelli di sicurezza e di qualità del servizio imprescindibili per un sistema del trasporto aereo sicuro ed affidabile.

Sebbene per il primo periodo di riferimento gli obiettivi prestazionali di efficienza economica facciano riferimento alla sola rotta, appare opportuno ricordare che proprio la gestione del traffico di rotta riguarda circa il 75% del volume di affari della Società.

Tale elemento rafforza l'idea che l'introduzione del nuovo schema di prestazioni si traduca, di fatto, in un aumento generalizzato del rischio economico-gestionale per la Società.

C) LE ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

-Il quadro di riferimento

A livello continentale, la creazione di un quadro normativo Europeo attraverso l'adozione, nel 2004, del Regolamento Comunitario *Single European Sky* (SES I) n.549 del 2004, come già segnalato nelle precedenti relazioni, 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. In questo solco la Commissione Europea con l'iniziativa *Single European Sky II*, ha promosso un processo di maturazione del sistema ATM Europeo che dovrà essere considerato sempre più come un *unicum*, gestito in modo coordinato dai diversi attori che dovranno sviluppare un sistema integrato secondo direttive comuni. Il *Single European Sky II* (SES II) individua quindi i pilastri chiave per l'implementazione del 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.

A seguito dei positivi risultati, nel corso del 2011, la Commissione Europea ha prodotto una Comunicazione al Parlamento e Consiglio evidenziando la volontà di costituire il *Deployment Manager*, cioè un partenariato pubblico-privato che coordini, con una struttura di governo robusta e guidata da ANSP, compagnie aeree e Aeroporti, l'implementazione di SESAR. Tale *Deployment Manager*, sarà costituito entro il 2014, nelle more, l'*IP1 Steering Group* è evoluto nel *Interim Deployment Steering Group*.

Di seguito sono descritti i principali programmi internazionali di ENAV.

BLUE MED

La norma europea sul Cielo Unico prevede la costituzione, entro il 2012, di Blocchi Funzionali di Spazio Aereo (*Functional Airspace Block, FAB*), 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 (Grecia) e MATS (Malta). Sono inoltre presenti OACA (Tunisia), NANSO (Egitto) in qualità di Partner Associati e la Repubblica di Giordania e l'Albania come osservatori.

L'implementazione, ultima fase del progetto, sarà avviata in seguito alla valutazione degli stati membri dei risultati della fase di definizione che è in corso di finalizzazione nel 2012. L'implementazione del FAB consentirà di migliorare la qualità del servizio, in termini di efficienza ambientale, riduzione dei ritardi e contenimento dei costi.

Il programma SESAR

Il programma SESAR (*Single European Sky ATM Research*), finalizzato 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.

i. La fase di ricerca e sviluppo (SESAR Joint Undertaking)

Dopo la conclusione positiva della prima fase, è iniziata la seconda fase del progetto SESAR dedicata alla ricerca e sviluppo dei requisiti tecnologici, componenti e procedure necessarie alla modernizzazione dell'infrastruttura ATM, prevista nell'arco degli anni 2008-2016. La gestione e coordinamento di questa fase è stata affidata all'impresa comune *SESAR Joint Undertaking*, istituita con il regolamento comunitario 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 35 milioni di euro per il periodo di riferimento.

ii. La fase di implementazione

La terza fase del Progetto SESAR, l'implementazione, si divide in più fasi. La prima cosiddetta, IP1 (*Implementation Package 1*), è iniziata nel 2008 e si prevede verrà completata nel 2015 introducendo la *baseline* di SESAR. La seconda, IP2, è pianificata per gli anni 2016-2020 e prevede la produzione e l'implementazione dell'infrastruttura, progettata congiuntamente attraverso la *SESAR Joint Undertaking*, per il nuovo sistema ATM europeo.

4 Flight

Il 4-Flight è un sistema di controllo del traffico aereo (ATC) che ENAV sta sviluppando in collaborazione con DSNA, la società francese fornitrice di servizi di navigazione aerea.

L'implementazione di 4-Flight si protrae fino al 2020, ed è organizzata in fasi incrementali.

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

Coflight

Coflight è il sistema per il trattamento dei dati di volo (FDP - Flight Data Processing) di nuova generazione, una partnership tra ENAV, DSNA e Skyguide, rispettivamente ANSP francese e svizzero. Obiettivo principale del programma Coflight è quello di sostituire entro il 2015 gli attuali sistemi FDP in uso in Italia, Francia e Svizzera con un unico sistema, di nuova generazione, interoperabile su scala europea ed in grado di supportare il servizio di ATC per i prossimi 20 anni. Una delle caratteristiche principali è il miglioramento della predizione della traiettoria dell'aeromobile, base di qualsiasi evoluzione per i sistemi di gestione del traffico aereo.

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

EGNOS (*European Ground Navigation Overlay 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.

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.

Nell'aprile del 2011 il segnale è stato certificato "*Safety of Life*" e sono quindi iniziate le operazioni EGNOS. Nel giugno del 2012 ENAV ha firmato l'*Egnos Working Agreement* (EWA), per sviluppare le procedure operative in Italia.

In Italia ENAV opera un centro di controllo (MCC) a Ciampino e quattro stazioni RIMS distribuite sul territorio.

D) GLI INVESTIMENTI

1. Il Piano degli Investimenti 2011-2013

Gli interventi pianificati nel Piano 2010-2012 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.

Il 23 Maggio 2011 il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato il Piano degli Investimenti aziendali per il triennio 2011-2013, tracciando la pianificazione tecnica ed economica degli interventi previsti da ENAV nel triennio per lo sviluppo dei propri "asset" tecnologici ed infrastrutturali.

Attraverso gli interventi pianificati nel triennio 2011-2013, ENAV intendeva ancora confermare la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento attuate in precedenza, le quali si erano rivelate operativamente efficaci e profittevoli, in larga misura anticipando i concetti del nuovo *network* ATM che sta caratterizzando 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 *stakeholder* del trasporto aereo, in primis i *provider* dei servizi di assistenza al volo e l'Industria aeronautica.

L'impegno economico previsto nel Piano degli Investimenti, lievemente decrescente, 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.

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

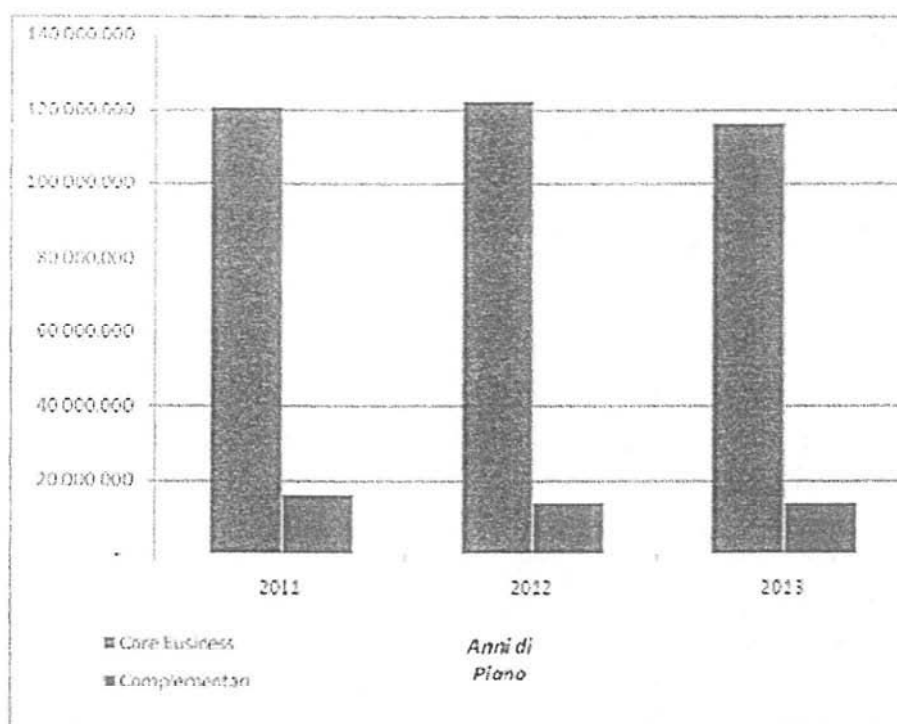
- rimodulazioni resesi necessarie a seguito di esigenze emerse nel corso della fase realizzativa;
- introduzione degli interventi previsti per il 2013.

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

2011	2012	2013	TOTALE
137 MC	137 MC	131 MC	405MC

Dati Piano Investimenti ENAV 2011-2013

– *Investimenti pianificati nel triennio 2011-2013*



Dati Piano Investimenti ENAV 2011-2013

– *Investimenti previsti*

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.

Principali interventi previsti nel piano 2011-13

La pianificazione 2011-2013 è in linea con le politiche di ammodernamento e mantenimento tracciate dal Piano 2010-2012.

Tra gli interventi di maggior rilievo figurano:

- il completamento dell'ampliamento infrastrutturale e la costruzione di una centrale elettrica presso l'ACC di Roma;
- la realizzazione della LAN aeroportuale di Orio al Serio;
- la ristrutturazione del Blocco Tecnico di Catania;
- l'adeguamento tecnologico delle sale operative dei 4 ACC nazionali;
- l'avvio dello sviluppo della 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.
-

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 che si intendono realizzare attraverso contribuzioni pubbliche o comunitarie sono i seguenti:

- allestimento tecnologico della Torre e del Blocco Tecnico a Grottaglie;
- realizzazione di sistemi sorveglianza e radioassistenza in regione Calabria.

Aspetti finanziari del Piano 2011-13

Come già indicato, il Piano Investimenti 2011-2013 evidenzia interventi per un importo contrattuale complessivo pari a 405 milioni di euro, indicativamente ripartiti nel corso del triennio.

La misura di tale impegno, coniugando le esigenze di contenimento di spesa con gli ineludibili obiettivi di conservazione ed ampliamento del posizionamento competitivo acquisito nel panorama internazionale, è stata definita coerentemente con uno sviluppo prospettico sostenibile dell'indebitamento finanziario dell'Azienda, tenuto conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti al 31 dicembre 2010, pari a circa 438 milioni Euro, relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani e tuttora in corso di realizzazione.

Sulla base delle stime effettuate, tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2011-2013, dovrebbe dare luogo ad un avanzamento economico delle opere realizzate complessivamente pari a 556,5 milioni Euro.

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

– *Avanzamento economico*

L'avanzamento economico delle opere nel triennio 2011-13 dovrebbe corrispondere a circa il 90% dei contratti già in essere al 31 dicembre 2010 ed a circa il 40% dell'importo degli investimenti previsti nel triennio stesso.

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

Principali interventi effettivamente attivati nel 2011

Al 31 dicembre 2011, relativamente agli investimenti del piano approvato nel maggio 2011, sono stati avviati programmi per circa 119 milioni di Euro, pari a circa l'87% del budget iniziale.

Il motivo dell'arretramento rispetto al piano di maggio è da ricercarsi essenzialmente in due fenomeni verificatisi nel corso del 2011:

- da una parte la crisi libica, con la chiusura dello spazio aereo nordafricano, ha privato l'Italia di significative direttrici di sorvolo, con riduzione della capacità richiesta. Tale crisi "locale" si è sovrapposta nell'ultimo trimestre ad una più generale crisi economica a livello

europeo, che ha condotto ad una ulteriore e generale riduzione del traffico aereo;

- nella parte finale dell'anno le complesse vicende e riorganizzazioni all'interno di ENAV S.p.A hanno condotto ad una naturale riduzione delle attività negoziali.

Le minori esigenze dovute ad un oggettivo calo del traffico ed il rallentamento delle attività aziendali, hanno condotto al valore sopra indicato, senza che questo abbia portato conseguenze di alcun tipo sui parametri di sicurezza del volo (*safety*) e degli impianti (*security*).

Infatti, il principale motivo di tale scostamento è legato alla mancata sottoscrizione del programma 4-Flight che è stato ripetutamente dibattuto in CdA nel corso dell'anno fino a pervenire, verso la fine del 2011 alla decisione di riemissione del bando di gara. La sostanziale motivazione di attivazione di 4-Flight nel 2011 era legata ai profili attesi di crescita del traffico, non sostenibili dalla attuale piattaforma *software* italiana, che imponeva di disporre di una versione integralmente nuova e dalle migliori prestazioni entro il 2015 - 16, con necessità, tenuto conto dei tempi di sviluppo, di avvio nel 2011. Il differimento di 2-3 anni del raggiungimento degli incrementi di traffico prima attesi per il 2015-16, ha reso possibile una ampia ridiscussione delle soluzioni ed architetture, nello spirito di individuare soluzioni maggiormente competitive con avvio differito al 2013.

A seguito dei lavori in corso nel 2011 e del complesso delle nuove attivazioni, al 31/12/2011 l'ammontare dei contratti già sottoscritti, per i quali ENAV è in attesa di ricevere le corrispondenti prestazioni da parte dei fornitori, è pari a circa 397 milioni di Euro.

A fine 2011 è venuto meno il finanziamento CIPE relativo all'aeroporto Falcone Borsellino. A seguito di ciò ENAV, come previsto nel contratto a suo tempo sottoscritto, ha disposto la risoluzione del contratto in data 11/1/2012.

2. La rimodulazione del piano degli investimenti per il triennio 2012-2014

In considerazione della citata sfavorevole congiuntura internazionale che vede una consistente flessione di traffico e ricavi e della contemporanea entrata in vigore del

nuovo *Performance Scheme* Europeo, che impone a tutti gli ANSP obblighi in termini di efficientamento congiuntamente alla sostanziale abolizione del meccanismo di *cost recovery*, all'inizio del 2012 il Board Investimenti di ENAV (istituito a metà gennaio 2012, presieduto dall'Amministratore Unico e composto dai responsabili Area Tecnica, Area Operativa e Funzione Amministrazione, Finanza e Controllo) ha predisposto un piano che prevedesse delle riduzioni degli investimenti, salvaguardando ovviamente quelli legati ad aspetti di sicurezza o di cogenza normativa.

Il Piano degli Investimenti 2012-2014 prevede interventi per un importo contrattuale complessivo pari a circa 409 milioni di Euro, indicativamente ripartiti nel corso del triennio come segue:

2012	2013	2014	TOTALE
132 M€	140 M€	137 M€	409 M€

– *Interventi previsti nel Piano Investimenti 2012-2014*

In tale cifra è inclusa la quota di investimento operata nell'ambito del contratto di servizio ENAV - Techno Sky per la conduzione e la manutenzione degli impianti e dei sistemi operativi di assistenza al volo, afferente le attività di sviluppi ed ammodernamenti funzionali, valutati in 10 MEuro/anno.

Tale quota non era esplicitata nei piani precedenti, in quanto parte di un contratto di esercizio.

Al netto di tale quota, e quindi a parità di condizioni con il precedente piano, sono previsti investimento per circa 379 MEuro, in flessione rispetto al piano triennale 2011-13, pari a 405 MEuro.

2012	2013	2014	TOTALE
122 M€	130 M€	127 M€	379 M€

– *Interventi previsti nel Piano Investimenti 2012-2014 al netto della quota di investimento operata nell'ambito del contratto di servizio ENAV - Techno Sky*

La flessione sul primo anno è da 137 MEuro previsti lo scorso anno a 122 MEuro, con riduzione del 11% circa.

La riduzione è invero anche più significativa, in quanto nel 2011, a fronte di un piano di attivazione previsto di 137 MEuro, anche a causa delle complesse situazioni venutesi a creare negli ultimi mesi dell'anno, sono stati attivati programmi solo per 119 MEuro ed il 2012 avrebbe dovuto, quindi, prevedere una attivazione di quasi 160 MEuro, per mantenere le pianificazioni di obiettivo del precedente CdA.

Tale contenimento è stato effettuato attraverso:

- differimento di spesa delle esigenze meno prioritarie e non collegate a sicurezza;
- semplificazione delle esigenze , includendo nel piano solo le parti essenziali;
- una più energica *policy* di negoziazione verso i fornitori;
- minore ricorso al “*General Contracting*”, con articolazione degli interventi su più affidatari specializzati ed incremento del lavoro interno di coordinamento da parte dell'Area Tecnica;
- maggiore utilizzo degli affidamenti *in house*.

La sostenibilità dell'impegno contrattuale approvato, coniugando peraltro le esigenze di contenimento della spesa con gli ineludibili obiettivi di conservazione ed ampliamento del posizionamento competitivo acquisito nel panorama internazionale, è stata definita tenendo conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti al 31 dicembre 2011, relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani e in corso di realizzazione, pari a circa 397 milioni di Euro. Sulla base delle stime attualmente formulabili, tale obbligazione, unitamente ai nuovi interventi previsti nel Piano degli Investimenti 2012-2014, dovrebbe produrre nel triennio di riferimento un avanzamento economico delle opere complessivamente pari a circa 516 milioni di Euro, declinabili in ciascun esercizio come illustrato di seguito. L'avanzamento delle opere realizzate afferisce per circa il 91% ai contratti già in essere al 31 dicembre 2011 e per circa il 38% agli investimenti previsti per il triennio 2012-2014.

	2012	2013	2014
Avanzamento economico annuo	157,5 M€	161,7 M€	196,9 M€

– *Avanzamento economico*

Peraltro, il conseguente fabbisogno finanziario troverebbe una parziale copertura attraverso i contributi in conto impianti già riconosciuti a valere sugli Interventi negli aeroporti di Napoli, Grottaglie ed ACC di Brindisi nell'ambito del PON reti e mobilità 2007/2013 (14,2 milioni), attesi per circa 11 milioni di Euro entro il 2012 e per i restanti 3,2 milioni di Euro entro il 2013.

La sostenibilità sotto il profilo finanziario degli impegni connessi al Piano Investimenti è stata valutata delineando uno scenario che recepisce le seguenti principali assunzioni di carattere economico-finanziario, che impattano significativamente sugli incassi e pagamenti dei crediti/debiti. In particolare:

- incasso nel corso del 2012 dei corrispettivi dovuti dallo Stato in relazione al Contratto di Servizio 2007/2009;
- incasso nell'esercizio 2014 del saldo dei corrispettivi dovuti dallo Stato in relazione al Contratto di Servizio 2010/2012;
- livelli di efficienza nell'incasso dei crediti verso EUROCONTROL, connessi ai servizi di rotta e terminale analoghi a quanto registrato nell'esercizio 2011;
- tempistica di pagamento dei debiti verso i fornitori prudenzialmente invariata rispetto a quella dell'esercizio 2011;
- lo sviluppo dei ricavi da *core business* tiene conto degli effetti favorevoli introdotti dalla Legge di Stabilità 2012 (riduzione dell'incidenza dello Stato a beneficio dei ricavi di terminale), assumendo tuttavia, date le prospettiche contrazioni nei volumi di traffico, una riduzione mediamente pari al 5,5% rispetto a quanto previsto sia nel Piano Nazionale di *Performance* e sia in sede di budget e definizione delle tariffe;
- la stima annua del fatturato in relazione sia ai contratti già sottoscritti ed ancora aperti al 31 dicembre 2011 e sia in relazione agli interventi delineati nel nuovo Piano degli Investimenti 2012-2014, è stata formulata sulla base di valutazioni di carattere statistico desunte dagli andamenti riscontrati negli esercizi precedenti, nelle more dell'avvio di un processo ricognitivo teso a definire in modo più analitico e puntuale l'avanzamento economico-finanziario dei singoli investimenti attraverso lo sviluppo temporale delle principali fasi progettuali.

La Società ha quindi previsto che la fattibilità finanziaria dei suddetti investimenti nei singoli anni di piano verrà sistematicamente verificata in relazione sia al verificarsi delle assunzioni sopra illustrate, sia all'evoluzione prospettica dell'indebitamento

finanziario dell'Azienda che, in quanto tale, risente fortemente dello scenario macro economico di riferimento, contraddistinto da una prospettiva e significativa contrazione dei volumi di traffico.

Nel Piano sono inoltre previsti alcuni nuovi interventi legati precipuamente ad incremento di capacità che, dato il corrente andamento del traffico, saranno effettuati solo in presenza di finanziamento esterno, con i seguenti valori stimati:

2012	2013	2014	2015	2016
0,2 M€	0,3 M€	3,3 M€	3,5 M€	4,8 M€

– *Progetti avviabili in presenza di finanziamenti esterni*

I principali sono:

- intervento aeroporto Grottaglie;
- radar Calabria;
- radar Trapani.

Il Piano considera gli effetti sulla pianificazione conseguenti a due importanti decisioni assunte fra fine 2011 e inizio 2012.

1. la risoluzione del contratto di ammodernamento dell'aeroporto di Palermo a seguito del definanziamento dell'opera da parte del CIPE. In considerazione di tale evento e dei profili di crescita del traffico rivisti, sono stati previsti solo alcuni degli interventi precedentemente individuati ed essenzialmente quelli volti alla gestione della obsolescenza. Altri apparati di cui era stato avviata la acquisizione in tale programma sono stati destinati ad altri interventi previsti dal piano;
2. la cancellazione e riavvio del programma 4Flight. ENAV ha pianificato fin dal 2008 una "roadmap" per il rinnovamento del piattaforma *software* ATM in linea con gli obiettivi del programma SESAR ed in collaborazione con il *provider* francese DSNA, con il programma denominato "4 Flight". La nuova piattaforma presenterà caratteristiche spinte di interconnettività con la rete europea, di cui

sarà parte integrante, in accordo ai previsti obiettivi di integrazione e interoperabilità.

A fine 2011 tale *roadmap* è stata sottoposta ad una approfondita analisi a seguito di varie criticità rilevate:

- il previsto incremento di traffico, che avrebbe richiesto una nuova architettura dalle migliori prestazioni, a seguito della crisi generale del comparto dovrebbe invece verificarsi con circa un biennio di ritardo;
- il costo di implementazione cui si era pervenuti mediante gara europea, ancorché allineato con i corrispondenti costi sostenuti da DSNA, non risultava sostenibile.

Per tale motivo ENAV ha deciso di differire di circa 2 anni l'implementazione di 4Flight, apportando inoltre delle significative differenze volte a ridurre la cornice di spesa:

- abbassamento dei requisiti di ingresso di partecipazione alla gara;
- eliminazione dalla gara di alcune componenti dell'attuale sistema (le più recenti) che sono in grado di supportare una vita operativa più lunga e non richiedono immediato rifacimento;
- individuazione di alcune componenti da affidare come sviluppo *in house* a Techno Sky, che ha recentemente potenziato il reparto di Ingegneria del software e può pertanto ricoprire un maggiore ruolo di spetto a quello ipotizzato all'atto della precedente gara.

La "*roadmap*" incorporata nel piano investimenti 2012-14 prevede quindi una estensione della vita operativa dell'attuale piattaforma *software* ATM (SATCAS) fino al 2018 grazie ad una serie di interventi di ammodernamento e potenziamento su alcune componenti definite "*4Flight-ready*", ossia che verranno mantenute anche nella piattaforma successiva con soli adattamenti, preservando quindi il valore di tali investimenti. Nel contempo verrà predisposta una nuova gara europea per lo sviluppo del nuovo sistema ATM 4-Flight sulla base dei revisionati obiettivi ed articolazioni prima citate.

Nel 2018 il nuovo sistema ATM inizierà a sostituire la piattaforma SATCAS in esercizio. L'obiettivo è quello di portare in esercizio la nuova piattaforma nei quattro ACC Italiani entro il 2020, in coerenza con il nuovo *Master Plan* di SESAR.

E) 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 2011 è stato caratterizzato da una politica di sostanziale stabilità della consistenza quantitativa delle risorse (+23 unità rispetto al 2010 e - 28 rispetto al budget previsto) 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 e attivazione del processo di selezione e formazione di nuovi CTA che ha portato al maggio 2012 l'organico dei CTA a 1848 unità (+139 rispetto al 12/2010);
- prosecuzione dell'azione di ridimensionamento del personale EAV (-15% rispetto al 2010).
- ricambio qualitativo del personale amministrativo/supporto e di controllo.

Nelle tabelle che seguono, sono riportati i dati relativi alla consistenza di personale secondo varie dimensioni di analisi e livelli di dettaglio, ove si evince che l'aumento del personale è dovuto soprattutto alle assunzioni dei controllori del traffico aereo.

	31/12/2010	31/12/2011
Dirigenti	74	70
Quadri	348	351
Impiegati	2.829	2.853
Consistenza finale al 31 dicembre	3.251	3.274

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

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

	31/12/2010	31/12/2011
Management e Coordinamento	422	421
Controllori Traffico Aereo	1.531	1.603
Esperti di Assistenza al Volo	394	335
Operatori Servizio Meteo	129	147
Naviganti	24	20
Amministrativi	480	468
Tecnici	178	187
Personale Informatico	93	93
Consistenza finale al 31 dicembre	3.251	3.274

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

ORGANICO ENAV - Consuntivo 2011

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Ilav		Tecnici		Inform.		Ammin.		Totale	
		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
AMMINISTRATORE VUBCO	2													3		5	
ACADEMY	4	16	4	5	1	1				5	1	1		11	2	43	8
AREA AMMINISTRATIVA	5			2	1					8	5	40	8	98	23	153	37
RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI	2													6	2	8	2
ATTIVITA INTERNAZIONALI	1	4	2	1						1	1			4	1	11	4
AUDIT	1													9	3	10	3
FAB BLUE MED	1	3	1							1	1			1		6	2
GARE E CONTRATTI ATTIVI	1													6	2	7	2
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1	1	1							6	2	5	1	10	1	23	5
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	1	2										1	1	13	3	17	4
COMUNICAZIONE	5	1												19	1	25	1
RISORSE UMANE, SICUREZZA SUL LAVORO E QUALITA'	7									20	3	6	1	118	16	151	20
SAFETY, VALIDAZIONE E QUALITA' TECNICO-OPERATIVA	4	10	2							10	1			4		28	3
AFFARI LEGALI E SOCIETARI	4													18	5	22	5
SESAR	1	5	4							4	1			2		12	5
SVILUPPO COMMERCIALE	1	1	1							1	1			4	1	7	3
AREA TECNICA	4							1	1	78	26	3	2	21	3	107	32
AREA OPERATIVA	26	1.749	174	336	7	148	2	33	13	108	13	53	3	187	3	2.639	215
OPERAZIONI DI AEROPORTO-SAAV/CAAV	14	482	49	105		60				12	4	3		47		724	53
OPERAZIONI DI AEROPORTO-VAHV/NAHV	1	279	13	126	5	61				2		1		35	1	505	24
OPERAZIONI DI ROTTA	3	967	93	28						29	1	12		62	1	1.101	100
Consuntivo 2011	70	1.792	189	344	9	149	2	34	14	242	55	109	16	534	66	3.274	351

Dati SIPE (Sistema Informativo Personale) aziendale

ORGANICO ENAV - Previsione 2012

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		SAV		Meteo		Nav		Tecnici		Inform.		Ammin.		Totale	
		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
AMMINISTRATORE UNICO	2													3		5	
AUDIT	1													9	3	10	3
AMMINISTRAZIONE FINANZA E CONTROLLO	5	2										2	1	78	21	87	22
AFFARI LEGALI E SOCIETARI	4													18	5	22	5
RISORSE UMANE	11	16	4	5	1	1				25	4	7	1	129	19	194	29
QUALITÀ E SISTEMI IN GESTIONE	1									7				3	1	11	1
RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI	2													6	2	8	2
COMUNICAZIONE	5	1												19	1	25	1
ACQUISTI	1									3				36	8	40	8
SAFETY E SECURITY	4	11	3							10	3	5	1	11	0	41	7
SUPPORTO COMMERCIALE	1	1	1							1	1			4	1	7	3
ATTIVITÀ INTERNAZIONALI	2	9	6	1						5	2			6	1	23	9
FAB BRUE RNO	1	3	1							1	1			1		6	2
AREA TECNICA	5			2	1			1	1	95	33	41	11	22	3	166	49
AREA OPERATIVA	25	1.807	174	441	7	28	2	33	13	115	13	53	3	185	3	2.687	215
OPERAZIONI DI AEROPORTO-SAAV/CAAV	14	511	50	160		80				15	4	3		47		810	54
OPERAZIONI DI AEROPORTO-UAAV/HAHV	1	293	18	180	5	61				2		1		35	1	573	24
OPERAZIONI DI ROTTA	3	985	100	25						32	1	12		62	1	1.119	102
Previsione 2012	70	1.850	189	449	9	29	2	34	14	262	57	108	17	530	68	3.332	356

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

2. Il costo del personale

Il costo del lavoro per l'anno 2011 si chiude a 391,1 ml di Euro con un incremento di 11,5 ml di Euro (+3,0%) rispetto al 2010 che era stato consuntivato a 379,6 ml di Euro.

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

Stipendi ed altri assegni fissi

Si è passati da 216,90 mln di Euro a 233,68 mln di Euro (+16,78 mln di Euro pari al +7,74%). L'aumento è da attribuirsi alla crescita fisiologica delle retribuzioni, alla mensilizzazione della parte fissa del Premio di Risultato ed agli effetti dell'accordo dell'11 gennaio 2011 relativi al riconoscimento dell'inflazione relativa al periodo 2008 - 2009.

L'organico medio 2011 presenta una aumento di circa 26 unità rispetto al 2010.

Incentivo all'esodo

Il valore consuntivato relativo al personale dipendente è passato da 8,45 mln di Euro del 2010 a 1,72 mln di Euro nel 2011 (-6,73 mln di Euro pari 79,64%). Gli esodi 2011 hanno interessato 32 unità.

Premio di Risultato

Il criterio di calcolo del PdR prevede che a tale istituto sia dedicato il 25% dell'incremento dei ricavi dell'anno rispetto ai ricavi del 2009. La contrazione dei ricavi di rotta per l'anno 2011 ha portato ad un accantonamento di 5,5 mln di Euro a fronte di un accantonamento di 8,5 mln di Euro per il 2010 (-3 mln di Euro pari al -35,29%).

Lavoro Straordinario in Linea Operativa (ex ore aggiuntive)

Il numero totale di ore straordinarie nel 2011 è stato di circa 132.000 contro le 167.000 del 2010. Di conseguenza il valore consuntivato è stato di 9,35 mln di Euro a

fronte di 11,99 mln di Euro per il 2010 (-2,64 mln di Euro pari al -22%). Il minor ricorso a tale istituto è motivato dal decremento di traffico registrato nel 2011 rispetto al 2010.

Oneri sociali

Gli oneri sono passati da 85,4 mln di Euro del 2010 a 90,8 mln di Euro del 2011 (+5,4 mln di Euro pari al +6,3%) a seguito dell'aumento della base imponibile.

DESCRIZIONE CONTO	Consuntivo 2010	Consuntivo 2011	Delta 2011/2010
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
Stipendi ed altri assegni fissi	216.900.284,95	233.680.494,39	16.780.209,44
INDENNITA' VARIABILI			
Lavoro straordinario	1.053.626,27	1.034.664,25	-18.962,02
Disponibilità	310.798,00	290.298,00	-20.500,00
Indennità per trasferimenti	990.222,66	565.953,41	-424.269,25
Indennità per trasferimenti temporanei	161.063,64	293.798,21	132.734,57
Permessi e RFS	162.158,70	147.187,83	-14.970,87
Maggiorazioni per lavoro in turno	13.573.488,63	13.644.919,48	71.430,85
Festività coincidenti	1.777.120,54	2.085.166,49	308.045,95
Altre indennità	129.024,70	295.515,67	166.490,97
Straordinario operativo (ex compensi ore aggiuntive)	11.986.215,00	9.345.270,00	-2.640.945,00
Reperibilità	1.968.614,17	1.874.507,25	-94.106,92
PREMIO DI RISULTATO			
Premio di risultato dirigente	2.047.079,00	1.426.187,00	-620.892,00
Premio di risultato non dirigente	8.500.000,00	5.500.000,00	-3.000.000,00
INDENNITA' PER MISSIONI			
Missioni nazionali	1.191.930,73	803.331,22	-388.599,51
Missioni estere	118.680,18	110.820,00	-7.860,18
Missioni addestrative	646.157,79	905.600,81	259.443,02
ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	1.264.577,52	1.563.479,11	298.901,59
Accantonamento dirigenti per RFS e ferie maturate e non godute	143.487,31	134.691,60	-8.795,71
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	362.372,10	451.703,29	89.331,19
Contributi dirigenti su RFS e ferie maturate e non godute	37.306,70	35.504,71	-1.801,99
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI			
Assicurazione del personale dipendente	3.899.570,93	4.763.076,51	863.505,58
Assicurazione del personale dirigente	137.919,82	89.212,90	-48.706,92
Oneri previdenziali ed assicurativi	76.654.353,07	81.606.745,07	4.952.392,00
Oneri previd. INAIL	2.162.207,51	2.192.587,31	30.379,80
Contributi al fondo di previdenza complementare	6.558.353,68	7.001.281,09	442.927,41
ACCANTONAMENTO TFR			
Accantonamento TFR	14.338.160,59	16.038.749,04	1.700.588,45
Accantonamento dirigenti TFR	717.848,31	844.765,68	126.917,37
ALTRI COSTI DEL PERSONALE			
Incentivo all'esodo	10.674.200,16	3.493.600,04	-7.180.600,12
Altri costi del personale	45.313,19	33.078,71	-12.234,48
Borse di studio e rimborsi	1.104.278,62	821.798,72	-282.479,90
Equo Indennizzo		16.450,60	16.450,60
Totale	379.616.414,47	391.090.438,39	11.474.023,92

Aggregazione dati sistema aziendale GEPE (Gestione Personale) tramite JET (Join ENAY Transformation)

Il costo medio del personale, risultato nel 2010 pari ad Euro 116.364, è pari nel 2011 ad Euro 119.126.

La retribuzione media, con esclusione degli oneri accessori e delle altre spese, è passata da 80.788 Euro per l'anno 2010 a 83.518 Euro per l'anno 2011.

3. Le Relazioni Industriali

A seguito della recente normativa comunitaria che ha imposto ai singoli *service provider* l'adozione di un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione e sulla ottimizzazione delle *performance*, operative ed economiche, ENAV ha inteso consolidare e sviluppare tutti i settori strategici che la compongono al fine di rafforzare e migliorare il ruolo di eccellenza che la stessa riveste all'interno del mercato nazionale ed internazionale.

Proprio a tal fine, Azienda e sindacato hanno realizzato nel corso del 2011 accordi finalizzati a migliorare il livello qualitativo nei suoi principali settori operativi, ottenendo, allo tempo stesso, un positivo riscontro tra il personale coinvolto.

Sotto tale luce vanno letti gli accordi sottoscritti per il consolidamento del ruolo della scuola di formazione tecnico/operativa di "Academy" e per l'accrescimento professionale dei compiti prettamente operativi della categoria dei controllori del traffico aereo.

Nell'ambito strettamente relazionale si è potuta apprezzare una responsabile maturazione nelle modalità di confronto con le organizzazioni sindacali che ha consentito di confermare, anche per l'anno 2011, il trend registrato negli ultimi anni di totale assenza di azioni di sciopero.

Nel primo quadrimestre del 2012, in tempi decisamente brevi e senza alcuna tensione è stato sottoscritto l'accordo di rinnovo del contratto di lavoro del personale di ENAV, scaduto il 31 dicembre 2011. Nell'ottica di una efficace riduzione degli interlocutori sindacali la sottoscrizione è avvenuta tra ENAV e le dieci organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative escludendo, quindi, dal tavolo negoziale quelle organizzazioni che non possedevano le suddette necessarie peculiarità.

L'aspetto maggiormente caratterizzante l'intesa di rinnovo è stato il superamento della tradizionale contrapposizione dei ruoli finalizzata ad una mera logica di scambio negoziale per evolvere a favore di una condizione di comune interesse a potenziare i livelli di professionalità e di competitività aziendali, al fine di mantenere e sviluppare il ruolo di coordinamento di ENAV in ambito nazionale e favorirne la sua capacità di penetrazione a livello europeo.

Privilegiare aspetti professionali (quali ad esempio la politica sui quadri, l'inquadramento, l'attribuzione di specifiche indennità di Funzione, etc.) ed anteporre tematiche di scarso *appeal* fra i lavoratori (quali ad esempio le tutele sociali, la politica degli organici, i significativi recuperi di produttività e competitività, etc.) a riconoscimenti economici in linea con le condizioni generali del sistema Paese ma

decisamente al di sotto dei trend che hanno caratterizzato spesso, ed anche nel recente passato, la politica retributiva cui la categoria dei controllori del traffico aereo era stata abituata, sono inequivocabili segni di un progressivo e positivo evolversi delle relazioni industriali all'interno di ENAV.

4. Il contenzioso del lavoro

È proseguita, anche nel corso del 2011, la diminuzione del numero di controversie giudiziarie instaurate contro ENAV, che, con l'eccezione (peraltro modesta) del 2010, 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 (meno di 150 a maggio 2012), 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.

5. La privacy

Per quanto riguarda il settore Privacy, anche per l'anno 2011, la Società ha realizzato il Documento Programmatico sulla Sicurezza, predisposto ai sensi degli artt. 31, 34 e 35 del d.lgs.196/2003, Codice in materia di protezione dei dati personali, sottoscritto dal titolare del trattamento dei dati personali, che costituisce una misura di sicurezza da adottare per assicurare un livello minimo di protezione dei dati personali in caso di trattamento effettuato con o senza strumenti elettronici. Tale documento contiene idonee informazioni riguardo alle misure di sicurezza attinenti il trattamento in azienda dei dati personali.

L'Analisi dei rischi, documento allegato al Documento programmatico sulla Sicurezza per l'anno 2011, ha visto la collaborazione di tutte le Funzioni Aziendali ed ha portato all'elaborazione di un nuovo piano di mitigazione del rischio a medio-lungo

termine, monitorato costantemente per adeguarlo alle modifiche organizzative ed operative che intervengono in Azienda.

È stata effettuata, inoltre, in raccordo con le Funzioni aziendali Sistemi Informativi Gestionali (SIG) e *Security*, ognuna per gli aspetti di propria competenza, così come previsto dal Provvedimento del Garante della Privacy del 27 novembre 2008, la valutazione sull'operato degli Amministratori di Sistema.

ENAV ha, inoltre, sempre attiva, sulla Intranet aziendale un'apposita sezione dedicata alla *privacy*, attraverso la quale tutti i dipendenti dotati di accesso alla rete aziendale hanno la possibilità di consultare la normativa di riferimento, di accedere tramite *link* al sito del Garante sulla *Privacy* e di usufruire in modalità *e-learning* della formazione.

Nel corso del 2011 si è provveduto, inoltre, alla rivisitazione dell'Informativa sul trattamento dei dati personali.

La predetta informativa, peraltro già presente sulla intranet aziendale alla sezione *privacy*, ha sostituito ed abrogato la precedente in quanto, in conformità alle prescrizioni del Garante per la protezione dei dati personali, tiene conto delle innovazioni tecnologiche e organizzative che hanno diretta conseguenza sul trattamento dei dati personali dei lavoratori e sulla loro tutela e riservatezza.

6. La formazione e l'Academy di Forlì

Le ore di formazione erogate durante il 2011 da Academy manifestano una flessione del 10% rispetto al trend ormai consolidato degli ultimi anni e si sono attestate a 226.700. La fisiologica flessione della domanda interna, legata in parte anche all'andamento del traffico in questi ultimi anni, è stata in parte compensata da un maggiore impegno dell'Academy sul mercato esterno che ha visto l'erogazione di 16.950 ore per 190 partecipanti esterni.

La formazione riferita alle figure professionali ATS ha rivestito un ruolo di particolare rilevanza per un totale complessivo di 219 allievi.

La formazione tecnologica ha visto incentrata l'attività 2011 sul completamento del ciclo di formazione/aggiornamento per la omogeneizzazione delle conoscenze tecniche del personale di ENAV ed è stato realizzato un percorso formativo "*ad hoc*" di livello universitario sui temi *Initial Training* (parte *Qualification*) destinato oltre che ai tecnici ENAV anche ai tecnici di TechnoSky.

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.

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.

Nell'ambito della Formazione finanziata sono stati avviati progetti e piani formativi nell'ambito del finanziamento Fondimpresa che nel 2011 ha visto un ritorno economico di circa 309.000Euro.

Il 2011 ha visto un'accelerazione delle iniziative di formazione indirizzate ai mercati esterni del settore *Aviation*. In questo contesto si sono sviluppati ed erogati servizi formativi ad alta specializzazione per il *provider* ANS cinese ATMB-East China ed per il *provider* ANS ucraino UKSATSE (per un totale di circa 100 controllori), entrambi focalizzati sulle tecniche operative di gestione di traffico in avvicinamento simultaneo su piste parallele. In aggiunta a queste due iniziative di particolare rilevanza, Academy ha fornito percorsi formativi anche al *provider* ANS albanese NATA, al *provider* ANS libico LCAA (per un totale di circa 40 controllori), ed a istituti d'istruzione secondaria superiore ad indirizzo aeronautico, in particolare quelli di Ragusa, Catania e Brindisi.

Il costo complessivo della Funzione Academy nel 2011 è stato di 12.366.000 Euro di cui 1.495.000 Euro per costi di esercizio, 6.609.000 Euro per costi del personale, 3.982.000 Euro per costi di ammortamento, 1.326.000 Euro per costi diretti di formazione, il tutto in parte compensato da 703.000 Euro per ricavi da vendita diretta di formazione a terzi, da 34.000 Euro relativi a partite straordinarie e da 309.000 per introiti da Formazione Finanziata. Il costo totale risulta essere inferiore (-13,46%) a quanto consuntivato nel 2010.

F) L'ATTIVITÀ NEGOZIALE**1. L'attività negoziale e le procedure di aggiudicazione**

L'esercizio 2011 conferma, da un lato, il progressivo e significativo aumento degli affidamenti effettuati mediante il ricorso a procedure di gara (procedure aperte, ristrette, in economia, telematiche) e, dall'altro, la costante riduzione degli appalti rilasciati mediante procedure negoziate singole (PNS).

Nelle tabelle seguenti viene riportata la suddivisione dei contratti stipulati negli anni 2010 e 2011 tra le varie procedure di acquisto, per quanto riguarda sia gli acquisti della sede centrale sia quelli delle sedi decentrate.

Sede Centrale			
Anno 2010		Anno 2011	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GARA - PA/PR	18,25%	GARA - PA/PR	25,02%
APPALTO IN HOUSE	11,85%	APPALTO IN HOUSE	16,37%
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	1,96%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	1,84%
GARE ELETTRONICHE - E MARKET PLACE	0,10%	GARE ELETTRONICHE - E MARKET PLACE	0,20%
ACCORDO QUADRO	0,73%	ACCORDO QUADRO	1,18%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	51,56%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	47,38%
ATTO DI VARIAZIONE	14,62%	ATTO DI VARIAZIONE	6,45%
CONVENZIONE	0,64%	CONVENZIONE	1,20%
RATIFICA	0,28%	RATIFICA	0,37%
Totale complessivo	100,00%	Totale complessivo	100,00%
Sedi Decentrate			
Anno 2010		Anno 2011	
TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo	TIPOLOGIA PROCEDURA	% sul complessivo
GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	31,20%	GIE - GARA INFORMALE IN ECONOMIA	20,98%
PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	51,15%	PNS - PROCEDURA NEGOZIATA SINGOLA	54,38%
RATIFICA	17,64%	RATIFICA	11,42%
		APPALTO IN HOUSE	13,22%
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 ed alla presenza di diritti di privativa industriale che impongono il ricorso ad un unico fornitore.

In assenza dei suddetti vincoli, si è dato luogo a procedure di gara.

In tal senso si evidenzia che, per la realizzazione del nuovo sistema ATM coerente con gli obblighi del Cielo Unico Europeo (4-Flight), è stata avviata una nuova procedura di gara per un importo presunto di 250 milioni di Euro, dopo che, a causa di mutate esigenze aziendali, si era disposto di non dare seguito all'originaria procedura bandita nel Dicembre 2010.

Si rileva, inoltre, il significativo aumento degli affidamenti *in house* con l'obiettivo di valorizzare sempre più il ruolo della partecipata Techno Sky, nonché di ottenere considerevoli benefici economico/finanziari all'interno del sistema di Gruppo.

In tal senso, nella prima parte del 2012, è stato approvato il primo "Piano di Committenza e Accordo di Servizio per il triennio 2012 – 2014" che consente di individuare dettagliatamente le attività da affidare a Techno Sky nel relativo triennio e definire regole oggettive per la valorizzazione delle prestazioni svolte per ENAV. Il "Piano di Committenza" prevede un ulteriore aumento delle attività affidate *in house* focalizzandosi, essenzialmente su quelle che, in coerenza con la missione aziendale di Techno Sky, saranno svolte direttamente dalla stessa società controllata.

Il predetto Piano, inoltre, grazie ad una pianificazione degli acquisti di esercizio, agevolerà il percorso di realizzazione di gare congiunte ENAV/Techno Sky.

In tal senso, si rileva che nel corso del 2011 si è conclusa la prima gara congiunta realizzata da ENAV anche per la controllata Techno Sky. Tale gara, relativa al "Servizio di Ristorazione a mezzo Buoni Pasto", proprio in virtù dell'affidamento congiunto e di una strategia orientata alla massima competitività fra gli Operatori, ha permesso di conseguire significative economie (con uno sconto pari al 16% ed un risparmio di circa 1,7 milioni di Euro rispetto al triennio precedente).

Infine, per l'annualità nel 2011, si evidenzia una significativa riduzione del numero degli atti di variazione: ciò è dovuto sia ad una sempre più attenta pianificazione e progettazione delle attività, sia ad una sempre più cautelativa interpretazione dei riferimenti normativi e giurisprudenziali afferenti la materia in oggetto.

2. Le attività commerciali della società

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, la vendita e la gestione dei programmi.

L'offerta commerciale proposta da ENAV è stata recentemente revisionata e razionalizzata sotto forma di offerta di gruppo allo scopo di includere anche l'offerta della controllata Techno Sky. Essa è adesso raggruppata nelle seguenti quattro macro aree:

Nell'arco temporale compreso tra l'anno 2011 ed il primo semestre 2012, i risultati registrati a seguito delle attività di sviluppo commerciale condotte da ENAV sono particolarmente interessanti.

Ad oggi il Gruppo ENAV fornisce i propri servizi e prodotti di alta qualità ad oltre 15 Paesi nel mondo.

Nonostante la limitata disponibilità in termini di budget per le attività di pre-vendita, di presidio dei clienti e di comunicazione commerciale, grazie anche alla buona reputazione in ambito internazionale di ENAV, la *Funzione* Sviluppo Commerciale è stata in grado di svolgere le seguenti attività:

- proposizione ad organizzazioni straniere (essenzialmente CAA ed ANSP) di progetti di consulenza aeronautica molto rilevanti sia per l'ampiezza dello scopo sia per i valori economici coinvolti;
- partecipazione a gare internazionali;
- stipula di contratti di consulenza aeronautica ed assistenza tecnica in ambito nazionale;
- stipula di contratti di formazione e servizi tecnici con importanti clienti internazionali;
- 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);
- sottoscrizione di accordi di cooperazione commerciale con partner industriali;
- sottoscrizione di accordi di cooperazione tecnica con potenziali clienti;
- miglioramento dei processi di produzione/erogazione dei servizi attraverso l'avvio di un sistema di gestione delle commesse;

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 dei servizi tecnici (servizio controllo in volo sistemi CNS). Da segnalare la rilevanza dei contratti stipulati direttamente con: CAA Romania, CAA Kenia, Aeronautica Militare Italiana. Seguono poi quelli stipulati con vari aeroporti internazionali e nazionali di piccole dimensioni.

Per quanto riguarda la "Formazione", i contratti più significativi sono stati stipulati con: ANSP Ucraina ed ANSP Cina. Altri contratti di minore entità sono stati stipulati con istituti di formazione tecnica in ambito nazionale e con partner industriali a supporto di attività all'estero (Cipro, Trinidad e Tobago, Ucraina, Malesia).

Nell'area della "Consulenza Aeronautica" i contratti più significativi sono stati stipulati per: l'elaborazione di un "*Master Plan*" per l'aeroporto di Herat in Afghanistan, l'elaborazione di procedure strumentali per l'aeroporto di Trento, studi di compatibilità elettromagnetica per vari aeroporti nazionali.

Nell'area "Ingegneria" sono stati stipulati contratti per la fornitura di sistemi per la raccolta e presentazione di dati meteorologici per l'*Air Navigation Service Provider* del Rwanda e di servizi di manutenzione per le Società di Gestione Aeroportuale.

Allo stato attuale, sono in corso di negoziazione offerte dirette o in sub fornitura presentate ai seguenti clienti: Aeronautica Militare Italiana, CAA Malesia, Aeronautica Militare Brasiliana, CAA Libia, CAA Tanzania, CAA Mongolia, Jeppesen ed altri supporti tecnici di diversa natura per lo sviluppo di programmi satellitari europei.

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 anche alla luce del calo dei volumi di traffico gestiti dalla Società nel 2011. Le entrate derivanti da tale attività hanno infatti contribuito a ridurre l'impatto sui ricavi "*core business*" determinato dalla generale crisi del settore del trasporto aereo in questi ultimi anni.

G) IL CONTENZIOSO E LA CONSULENZA LEGALE

Le attività di contenzioso e di consulenza legale della Società sono assicurate dalla Funzione di Affari Legali che dal luglio 2012 è stata posta alle dipendenze dell'Amministratore Unico.

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 opera, a far tempo dall'istituzione 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.

Alle dipendenze della Funzione Affari Legali opera altresì il settore di attività denominato "Enti ed Autorità" che, in relazione agli aspetti legali, fornisce supporto e consulenza alle strutture aziendali con riferimento alla partecipazione a tavoli e gruppi di lavoro impegnati nel confronto con interlocutori istituzionali nelle materie di interesse della società.

Il contenzioso di competenza della Funzione Affari Legali 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.

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.

In ossequio alle previsioni normative di cui all'art. 9 del D.L. 1/2012 convertito in legge n. 27/2012, recante disposizioni in materia di liberalizzazione delle professioni ed abrogazione delle tariffe professionali precedentemente vigenti, nonché al fine di perseguire un ottimale efficientamento nell'impiego delle risorse economiche aziendali,

l'affidamento di incarichi a legali esterni è preceduto dalla richiesta, e dalla correlativa valutazione di congruità, di preventivo recante le indicazioni di massima in merito agli esborsi complessivi a carico della società in relazione alla natura e complessità della fattispecie. Inoltre, allo scopo di assicurare la più compiuta verifica sulla gestione del contenzioso pendente con patrocinio esterno, gli incarichi ai legali esterni sono affidati 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 ovvero di business development in cui la società è impegnata.

A tal riguardo, si osserva che la verifica dell'andamento degli accantonamenti a fondo rischi di bilancio per le causali in questione, con riguardo alle ultime quattro annualità e dunque a far tempo dal 2007, rileva una costante flessione nei relativi importi.

H) 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.

Nonostante il perdurare della difficile situazione economica in atto e gli impatti negativi per il traffico aereo, aggravati ulteriormente dalla crisi nord-africana, Techno Sky, ha ottenuto anche nel 2011 buoni risultati operativi che hanno consentito di consolidare il suo ruolo di società di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo nazionale, e di mantenere ampie potenzialità di crescita per gli anni futuri.

Le azioni poste in essere nel corso dell'esercizio 2011, in termini di contenimento dei costi e di ottimizzazione delle risorse, hanno consentito di incrementare ulteriormente il livello di efficienza economica rispetto al pianificato, senza rinunciare ad importanti investimenti tecnologici e di *know-how*.

Sintesi dei principali dati economico-patrimoniali della Società Techno Sky

Il bilancio al 31 dicembre 2011 presenta un utile netto d'esercizio di 50 migliaia di Euro. I principali dati economico-patrimoniali sono di seguito sintetizzati e raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

Rispetto ai dati consuntivati nel 2010 si è assistito ad un aumento del valore della produzione di 3.795 migliaia di Euro, con una leggera riduzione dei costi di produzione di 164 migliaia di Euro. Il risultato industriale presenta un valore di 2.864 migliaia di euro, inferiore del 17% rispetto all'anno precedente.

Rispetto all'anno 2010, l'incremento degli oneri finanziari deriva dall'aumento degli interessi passivi a fronte del maggior utilizzo degli affidamenti bancari.

Il risultato di fine esercizio dimostra che, pur a fronte di una situazione di difficoltà del mercato di riferimento, la Società, impegnando considerevoli risorse nel

riallineamento e sviluppo tecnico-organizzativo della sua struttura, riesce a conseguire un risultato netto positivo.

Situazione economica				
<i>(migliaia di euro)</i>	2011	2010	<i>Variazioni vs 2010</i>	
			<i>assolute</i>	<i>%</i>
Valore della produzione	90.734	87.103	3.631	4,2%
Costi della produzione	30.034	30.198	-164	-0,5%
Risultato della gestione caratteristica	60.700	56.905	3.795	6,7%
Costi del personale	55.858	52.152	3.706	7,1%
Ammortamenti e svalutazioni	1.978	1.291	688	53,3%
Risultato industriale	2.864	3.462	-599	-17,3%
Proventi/(Oneri) finanziari	-104	112	-216	
Proventi/(Oneri) Straordinari	-70	-643	573	
Risultato prima delle imposte	2.690	2.931	-242	-8,2%
Imposte sul reddito	2.640	2.784	-144	-5,2%
Risultato netto	50	147	-97	

Il valore degli immobilizzi, pari a 21.213 migliaia di Euro, è composto prevalentemente dalle Immobilizzazioni Finanziarie per 18.123 migliaia di Euro.

Il decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 949 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.

Il valore dell'attivo circolante si riferisce per 57.260 migliaia di Euro ai crediti, di cui 11.379 migliaia di Euro relativi a crediti tributari per IVA.

Le passività sono composte per 20.472 migliaia di Euro dal Trattamento di Fine Rapporto e per 52.697 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.

Rendiconto finanziario

Sul piano finanziario si rileva una situazione debitoria netta di 20.763 migliaia di Euro.

Di seguito si riporta il rendiconto finanziario della società con l'indebitamento al 31.12.2011, determinato attraverso le variazioni intervenute nell'esercizio.

	Anno 2011	Anno 2010
Disponibilità (indebitamento) a breve all'1.1	(3.630)	(1.902)
<u>Flusso della gestione operativa</u>		
Utile netto	50	148
Ammortamenti	1.839	1.287
Accantonamenti	32	32
Accantonamenti TFR	2.598	2.424
Totale	4.519	3.891
<u>Flusso della gestione investimento</u>		
Incremento delle immobilizzazioni immateriali	(1.388)	(141)
Incremento delle immobilizzazioni materiali	(656)	(492)
Incremento delle immobilizzazioni finanziarie	1.154	1.324
Incremento att. Fin che non cost. Immobilizz	0	671
Totale	(890)	1.362
<u>Flusso della gestione finanziaria</u>		
(incremento)/decremento dei crediti	(12.108)	6.160
(incremento)/decremento delle rimanenze	(1.662)	(1.731)
incremento/(decremento) dei debiti	(3.066)	(8.408)
incremento/(decremento) altre voci del circolante	3	(243)
Utilizzo Fondi	(411)	409
Utilizzo TFR	(3.518)	(3.170)
Totale	(20.762)	(6.981)
Aumento di capitale sociale	0	0
Disponibilità (indebitamento) al 31.12	(20.763)	(3.630)

L'indebitamento alla fine del periodo (-20.763 migliaia di Euro nel 2011 rispetto a -3.630 migliaia di Euro nel 2010) risulta incrementato rispetto all'anno precedente in quanto le anticipazioni erogate da parte della Controllante nel corso del 2011, pur se in linea con quelle dello scorso anno, sono risultate inferiori se proporzionate al fatturato annuo nei confronti della stessa, ciò ha reso necessario un maggiore ricorso al sistema bancario per far fronte agli impegni finanziari della Società.

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 (poco più del 4%) a prestazioni erogate verso clienti terzi.

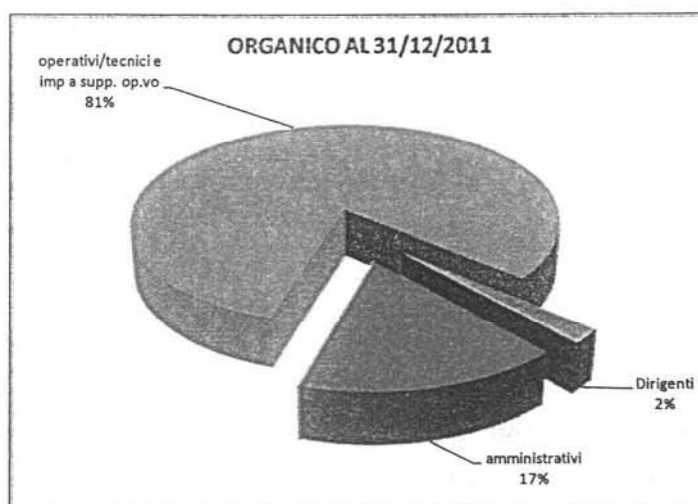
Il risultato della gestione caratteristica ha potuto beneficiare anche di una riduzione dei costi del personale rispetto alle previsioni, grazie al continuo monitoraggio del ricorso alle prestazioni di lavoro straordinario.

In considerazione della specifica natura del mercato di riferimento, Techno Sky investe significative risorse nella ricerca e sviluppo. In particolare, nel corso dell'esercizio 2011 sono stati sostenuti costi per un ammontare di 8.426 migliaia di Euro.

L'organico al 31 dicembre 2011 è pari a 817 risorse. La politica di incentivo all'esodo, attuata ad inizio anno, ha permesso maggiori assunzioni per 40 unità, necessarie per fronteggiare il notevole incremento nelle attività di "sviluppo software", sempre comunque all'interno dell'organico previsto a budget.

L'aumento del costo delle retribuzioni deriva dalle maggiori assunzioni di cui si è detto, dal rinnovo del CCNL e dall'applicazione del contratto di lavoro integrativo siglato nel corso del 2009. Malgrado ciò, i costi del personale hanno comunque subito un incremento contenuto (+7,1%) rispetto all'anno precedente.

Da sottolineare anche il mix di professionalità del personale, che, in linea con la missione aziendale, vede una prevalenza di figure con specializzazione tecnico-ingegneristica.



Nel 2011 si è svolto il piano di formazione per il personale "Quadro", che ha coinvolto 43 risorse tra la sede e i siti.

Relativamente all'attività di addestramento, in linea con quanto previsto nel budget, sono state seguite azioni specifiche riguardanti alcune problematiche di

Sicurezza sul Lavoro inerenti il contratto di "Manutenzione non operativa" quali la segnaletica per la sicurezza, la manutenzione per le porte tagliafuoco (REI) e la certificazione per le attività di saldatura (c.d. "Brasatura").

Nel corso del 2011 sono proseguiti i programmi di formazione finanziata, attraverso i fondi di "FONDIMPRESA" sono stati erogati corsi volti al miglioramento della lingua inglese e alla migliore conoscenza delle applicazioni di OFFICE evoluto.

Nel corso dell'anno è proseguita l'azione di miglioramento dell'assetto organizzativo e di sviluppo ed innovazione tecnologica, in particolare, è continuato il potenziamento organizzativo condiviso con la controllante, per far fronte alle accresciute e diversificate dimensioni del business aziendale, nonché per adempiere in modo più puntuale e rigoroso a tutte le connesse incombenze derivanti dalla natura pubblicistica di Techno Sky e dall'esigenza di omogeneizzarne i processi gestionali con quelli della controllante stessa.

Al fine di rispondere alle esigenze di maggior coordinamento delle attività di Gruppo, Techno Sky ha aggiornato e potenziato il Modello di Controllo di Gestione, in linea con le politiche di sviluppo ed efficienza fissate dal Piano Industriale.

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, sperimentazione, simulazione e validazione di concetti innovativi nel campo dei servizi della navigazione aerea, in ambito nazionale ed europeo.

La missione del Consorzio è quella di partecipare al raggiungimento degli obiettivi di innovazione che le Consorziato intendono perseguire. Le attività, sviluppate da personale altamente specializzato, sono sintetizzate nei seguenti punti:

- partecipazione a programmi nazionali ed internazionali R&D, sia in modo autonomo che in associazione con una Consorziato;
- fornitura alle Consorziato di servizi di ingegneria, ad alto valore aggiunto, caratterizzati da elevati livelli di innovazione;
- supporto ingegneristico alle Consorziato, o a enti terzi, su attività di studio che richiedono l'impiego di strumenti di analisi avanzati, specie nel dominio dell' *Air Traffic Management (Safety, Efficiency, Capacity, ...)*.

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

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

Al 30 maggio 2012 nel SICTA, oltre al Direttore, operano 43 unità di cui:

- 1 dirigente dipendente del Consorzio;
- 32 impiegati diretti dipendenti del Consorzio con contratti definitivi;
- 10 impiegati con contratto a tempo determinato.

Di esse: 38 sono laureate e 5 sono diplomate.

Nella seduta del 12 gennaio 2012, l'assemblea delle Consorziato ha rinnovato il Comitato Direttivo del SICTA, ivi incluso il Presidente, ed in pari data il Comitato Direttivo ha rinnovato il Direttore Generale del Consorzio.

Dati di rilievo dell'esercizio

Il bilancio 2011, sottoposto alla società di revisione, si è chiuso con un avanzo di gestione, ante imposte, di 209.740 Euro. Le imposte dell'esercizio sono state pari a 209.033 Euro. L'assemblea delle Consorziato ha destinato i rimanenti 708 Euro al fondo di riserva.

Il valore della produzione è stato pari a 6.635.260 Euro, con un incremento di valore del 45% rispetto all'anno precedente. L'incremento, pari a 2.058.494 Euro, è stato determinato:

- per il 70,5% da attività svolte per ENAV, compreso SESAR;
- per il 29 % da attività svolte per SELEX-SI;
- per lo 0,5% da attività svolte per terzi europei.

I costi della produzione, pari a 6.227.679 Euro, hanno subito un incremento del 43% rispetto all'anno precedente, dovuto quasi esclusivamente alla crescita del costo dei servizi resi alle Consorziato.

Il costo del personale ha subito un incremento del 9% per effetto dell'aumento di organico, al quale si è aggiunto un 2,7% di adeguamenti contrattuali, uno 0,3% di scatti di anzianità e passaggi di categoria ed infine un 3% per premi di merito individuali.

Si è rilevato, altresì, un incremento dei debiti, dovuto essenzialmente all'esposizione finanziaria verso la BNL, per far fronte agli impegni finanziari determinati principalmente dal programma SESAR, che prevede lunghi tempi di pagamento, e dai ritardati pagamenti delle fatture da parte delle due Consorziato.

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 Consorziato; a chiusura del bilancio d'esercizio, tale costo è risultato pari a quello di budget; non si è reso pertanto necessario ricalcolare il costo delle attività svolte per ENAV al fine di azzerare eventuali margini o perdite come previsto dalla procedura.

Gli ordini acquisiti durante l'anno 2011 ammontano a 4.407.708 Euro così ripartiti:

- ENAV	2.279.350 Euro
- SELEX - SI	1.479.973 Euro
- Terzi Europei (Clean Sky)	648.385 Euro.

E' da rilevare che l'assenza di ordini dalla Commissione Europea e l'esiguità di quelli da EUROCONTROL sono dovute alla decisione comunitaria di convogliare sul programma SESAR tutte le risorse economiche disponibili. Si è avuto infatti un incremento degli affidamenti nell'ambito del programma SESAR da parte di ENAV. Nell'ambito di tale programma, durante l'anno, sono state condotte con successo numerose attività di validazione *Real Time Simulation*, a cui il personale SICTA ha concorso fornendo un consistente apporto gestionale e tecnico.

Sono state acquisite, attraverso gara pubblica europea (*Call for Tender*), due nuove attività da sviluppare nell'ambito del programma CleanSky:

- DARGOS definizione dei requisiti ATM per le operazioni, in ambiente simulato, del *Green Regional Aircraft*; importo: 112 migliaia di Euro.

- TRAVEL studio e validazione, in ambiente simulato, di innovative procedure strumentali di volo per i convertiplano; importo: 536 migliaia di Euro.

L'assemblea delle Consorziato, in data 24 Giugno 2011, ha deliberato la proroga della durata del Consorzio fino al 31 Dicembre 2013.

In merito al futuro del Consorzio, l'assemblea delle Consorziato, in data 3 maggio 2012, ha raccomandato di porre in essere tutte le iniziative necessarie a pervenire alla sostituzione, nella compagine consortile, della Consorziata SELEX-SI S.p.A con la Società TechnoSky S.r.l. Sono in corso da parte di ciascuna Consorziata le verifiche amministrativo-finanziarie necessarie per poter addivenire a detta sostituzione entro alcuni mesi.

III– LA GESTIONE FINANZIARIA 2011

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

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

ENAV, come previsto dalla normativa, ha riportato tale informazione nell'ambito della relazione sulla gestione al bilancio 2011, alla quale si rinvia.

Il bilancio di esercizio e consolidato di ENAV è stato oggetto di revisione legale dei conti da parte della Società di revisione che ha rilasciato, ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 39/2010, la relazione sul bilancio d'esercizio e la relazione sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2011, in data 4 giugno 2012.

A) I risultati del bilancio civilistico 2011**STATO PATRIMONIALE - ATTIVO**

	31.12.2011	31.12.2010
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	8.629.868	14.417.538
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	83.537.432	70.896.868
7) Altre	4.467.548	3.273.807
Totale I)	96.634.848	88.588.213
II Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	214.835.654	195.160.794
2) Impianti e macchinari	444.207.413	458.892.201
3) Attrezzature industriali e commerciali	131.946.591	132.891.816
4) Altri beni	57.224.978	57.858.114
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	398.000.279	420.578.229
Totale II)	1.246.214.915	1.265.381.154
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	1.457.666.592	1.468.786.196
C) Attivo circolante		
I Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	69.329.169	71.024.350
Totale I)	69.329.169	71.024.350
II Crediti		
1) Verso clienti		
esigibili entro i 12 mesi	635.715.683	517.291.182
2) Verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	441.248	10.794.046
4 bis) Crediti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	28.694.713	9.817.982
4 ter) Imposte anticipate		
esigibili entro i 12 mesi	12.993.882	12.658.539
5) Verso altri		
esigibili entro i 12 mesi	22.001.364	78.418.568
6) Per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	41.255.367	15.163.749
esigibili oltre i 12 mesi	80.989.718	66.031.199
Totale II)	822.091.975	710.175.265
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
6) Altri titoli	0	40.249.727
Totale III)	0	40.249.727
IV Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	14.581.688	14.618.909
3) Denaro e valori in cassa	19.407	9.864
Totale IV)	14.601.095	14.628.773
Totale C) Attivo circolante	906.022.239	836.078.115
D) Ratei e risconti	516.816	695.728
Totale D) Ratei e risconti	516.816	695.728
Totale Attivo	2.364.205.647	2.305.560.039

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	31.12.2011	31.12.2010
A) Patrimonio Netto		
I Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV Riserva legale	8.477.662	7.702.565
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	46.082.126	45.355.273
IX Utile (perdita) dell'esercizio	12.436.690	15.501.950
Totale A) Patrimonio Netto	1.250.706.438	1.252.269.748
B) Fondi per rischi ed oneri		
2) Fondo imposte anche differite	403.057	9.212
3) Altri	61.831.337	58.964.209
Totale B) Fondi per rischi ed oneri	62.234.394	58.973.421
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	40.108.376	40.286.547
D) Debiti		
4) Debiti verso banche		
esigibili entro i 12 mesi	250.911.818	290.000.000
esigibili oltre i 12 mesi	231.689.948	140.000.000
5) Debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro i 12 mesi	21.927.618	26.134.431
6) Acconti		
esigibili entro i 12 mesi	61.612.117	61.272.001
7) Debiti verso fornitori		
esigibili entro i 12 mesi	178.560.619	124.526.434
esigibili oltre i 12 mesi	9.936.314	10.992.974
9) Debiti verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	40.907.479	26.109.347
12) Debiti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	8.238.020	12.187.454
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro i 12 mesi	19.123.127	18.472.030
14) Altri debiti		
esigibili entro i 12 mesi	43.653.139	43.808.781
15) Debiti per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	0	0
Totale D) Debiti	866.560.199	753.503.452
E) Ratei e risconti	144.596.240	200.526.871
Totale E) Ratei e risconti	144.596.240	200.526.871
Totale Passivo	2.364.205.647	2.305.560.039
Conti d'ordine		
Garanzie prestate a terzi	89.783.283	91.592.914
Garanzie prestate a Società controllate	27.200.000	27.200.000
Garanzie ricevute da terzi	122.556.584	122.996.711
Conti di memoria	1	1

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CONTO ECONOMICO

	31.12.2011	31.12.2010
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		
a) Ricavi delle prestazioni	730.274.564	708.142.039
b) Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	60.109.233	27.616.530
c) Variazioni per balance	(3.895.347)	1.250.921
d) Utilizzo balance anno n-2	(15.163.749)	1.796.119
Totale 1)	771.324.701	738.805.609
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	4.077.766	3.103.070
5) Altri ricavi e proventi		
a) Altri ricavi	30.735.586	25.799.677
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
Totale 5)	60.735.586	55.799.677
Totale A) Valore della produzione	836.138.053	797.708.356
B) Costo della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(4.884.942)	(5.823.469)
7) Per servizi	(194.414.252)	(193.316.394)
8) Per godimento di beni di terzi	(4.777.180)	(4.676.410)
9) Per il personale:		
a) Salari e stipendi	(273.701.884)	(262.924.530)
b) Oneri Sociali	(91.287.822)	(85.774.593)
c) Trattamento di fine rapporto	(16.883.515)	(15.056.009)
e) Altri costi	(9.217.217)	(15.861.283)
Totale 9)	(391.090.438)	(379.616.415)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(14.259.535)	(13.434.754)
b) Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(149.997.273)	(137.546.103)
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(3.215.397)	(5.354.785)
Totale 10)	(167.472.205)	(156.335.642)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci	(1.813.055)	672.723
12) Accantonamento per rischi	(7.600.000)	0
14) Oneri diversi di gestione	(2.413.833)	(3.937.054)
Totale B) Costi della produzione	(774.465.905)	(743.032.661)
Differenza tra valore e costo della produzione (A - B)	61.672.148	54.675.695
C) Proventi ed oneri finanziari		
16) Altri proventi finanziari		
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0
d) proventi diversi dai precedenti	1.890.748	1.497.713
Totale 16)	1.890.748	1.497.713
17) Interessi e altri oneri finanziari	(11.984.856)	(5.712.709)
17 bis) Utili e perdite su cambi	2.352	(4.934)
Totale C) Proventi e oneri finanziari	(10.091.756)	(4.219.930)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
19) Svalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0
E) Proventi ed oneri straordinari		
20) Proventi straordinari	623.542	1.224.655
21) Oneri straordinari		
a) imposte relative a esercizi precedenti	(284.111)	(228.768)
b) altri oneri	(4.655.419)	(2.452.464)
Totale 21)	(4.939.530)	(2.681.232)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	(4.315.988)	(1.456.577)
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	47.264.404	48.999.188
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) Imposte correnti	(34.815.423)	(34.514.277)
b) Imposte differite	(393.845)	9.212
c) Imposte anticipate	381.554	1.007.827
Totale 22)	(34.827.714)	(33.497.238)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	12.436.690	15.501.950

Dati economici

L'esercizio 2011 di ENAV chiude con un utile di esercizio di 12.437 migliaia di Euro in diminuzione di 3.065 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente come riportato nel prospetto seguente (importi in migliaia di Euro):

	2011	2010	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	771.325	738.806	32.519	4,4%
Altri ricavi	43.940	39.630	4.310	10,9%
Totale ricavi	815.265	778.436	36.829	4,7%
Costi del personale	(391.090)	(379.616)	(11.474)	3,0%
Costi esterni	(208.304)	(207.081)	(1.223)	0,6%
Incrementi per lavori interni	4.078	3.103	975	31,4%
Ebitda	219.949	194.842	25.107	12,9%
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(175.073)	(156.336)	(18.737)	12,0%
Contributi PON	16.796	16.170	626	3,9%
Ebit	61.672	54.676	6.996	12,8%
Proventi (oneri) finanziari	(10.092)	(4.220)	(5.872)	139,1%
Proventi (oneri) straordinari	(4.316)	(1.457)	(2.859)	196,2%
Risultato ante imposte	47.264	48.999	(1.735)	-3,5%
Imposte correnti, anticipate e differite	(34.827)	(33.497)	(1.330)	4,0%
Utile netto	12.437	15.502	(3.065)	-19,8%

I ricavi sono aumentati complessivamente del 4,7% attestandosi a 815,3 milioni di Euro principalmente per il *balance* sia di rotta che di terminale rilevato nell'esercizio per complessivi 56,2 milioni di Euro (+27,3 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2010) che per i ricavi legati alle esenzioni che registrano un incremento complessivo di 23 milioni di Euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente connesso alle maggiori unità di servizio esenti di rotta (+57,6% rispetto al 2010) per il traffico militare correlato alla crisi libica. Relativamente ai ricavi derivanti dal traffico pagante si è assistito ad un decremento dei ricavi di rotta di circa 10 milioni di Euro, rispetto al 2010, a seguito del minor traffico assistito registrato nell'anno per gli eventi precedentemente riportati (-4,5% in termini di unità di servizio rispetto al 2010) pure in presenza di un incremento tariffario per il 2011 del 2,7%; decremento che si attesta invece ad oltre 50 milioni di Euro se posto a confronto con il dato di budget. Andamento opposto ha invece registrato la componente legata ai ricavi di terminale che si è incrementata di 7,2 milioni di Euro rispetto al 2010, sia per il maggior traffico

assistito (+1,8% in termini di unità di servizio rispetto al 2010) che per la maggiore tariffa applicata (+9,90 Euro rispetto al 2010).

Il costo del personale registra un incremento di 11,5 milioni di Euro (+3%) derivante, oltre che dal numero dei dipendenti, anche da un aumento della componente fissa della retribuzione a seguito sia del riconoscimento dell'inflazione per il periodo 2008/2009 in conformità all'accordo sindacale del mese di gennaio 2011, che alla trasformazione di una quota del premio di risultato del personale dipendente in retribuzione fissa distribuito su quattordici mensilità; conseguentemente si è registrata una diminuzione della componente variabile della retribuzione anche a seguito del diverso criterio di calcolo del premio di risultato variabile determinato in percentuale all'incremento del valore della produzione aziendale dell'anno rispetto al dato consolidato del 2009. La contrazione dei ricavi ha quindi portato ad un minore accantonamento pari a -35,29% rispetto al 2010.

A seguito delle suddette variazioni e all'andamento dei costi esterni, tendenzialmente stabili (+0,6%) rispetto al 2010, il margine operativo lordo (Ebitda) pari a 219,9 milioni di Euro è cresciuto del 12,9%.

La voce ammortamenti, svalutazione ed accantonamenti è aumentata di 18,7 milioni di Euro sia per i maggiori ammortamenti legati all'entrata in uso di progetti di investimento avviati negli esercizi precedenti per 13,2 milioni di Euro che per la rilevazione di accantonamenti al fondo rischi per 7,6 milioni di Euro al fine di tener conto di passività che potrebbero emergere su fattispecie connesse al contratto del sistema di multilaterazione, oltre che, per tenere conto di passività eventuali che potrebbero emergere dalla risoluzione del contratto riguardante l'ammodernamento infrastrutturale tecnologico dell'aeroporto di Palermo. Per effetto di tale variazione, il margine operativo si attesta a 61,7 milioni di Euro in incremento del 12,8% rispetto al 2010.

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

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

Dati patrimoniali

	2011	2010	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	96.635	88.588	8.047
Immobilizzazioni materiali	1.246.215	1.265.381	(19.166)
Immobilizzazioni finanziarie	114.817	114.817	0
Capitale immobilizzato	1.457.667	1.468.786	(11.119)
Rimanenze di magazzino	69.329	71.024	(1.695)
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	822.609	710.871	111.738
Debiti	(362.030)	(297.369)	(64.661)
Fondi per rischi ed oneri	(62.235)	(58.973)	(3.262)
Ratei e risconti passivi	(144.596)	(200.527)	55.931
Capitale d'esercizio	323.077	225.026	98.051
Trattamento di fine rapporto	(40.108)	(40.287)	179
Capitale investito netto	1.740.636	1.653.525	87.111
Coperto da:			
Capitale proprio	1.250.707	1.252.270	(1.563)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	489.929	401.255	88.674
	1.740.636	1.653.525	87.111

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

Analizzando l'andamento del capitale immobilizzato e del capitale di esercizio, si registra un decremento del primo di 11,1 milioni di Euro per effetto di ammortamenti dell'esercizio superiori rispetto agli investimenti realizzati ed a un incremento del secondo per 98 milioni di Euro come effetto delle seguenti variazioni compensative dei singoli componenti:

- incremento della voce crediti per complessivi 111,7 milioni di Euro attribuibile ai maggiori crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per 105,5 milioni di Euro per la quota maturata nell'esercizio ed il ritardo nell'incasso dei crediti maturati negli esercizi precedenti; un incremento nei crediti tributari per 18,8 milioni di Euro principalmente per il maggiore credito IVA formatosi nell'esercizio a seguito dei cambiamenti normativi sul DPR 633/72; l'effetto netto positivo tra il rigiro a conto economico e nuova iscrizione del balance dell'esercizio per 41 milioni di Euro;

- aumento dei debiti per 64,6 milioni di Euro ascrivibile principalmente ai fornitori a seguito di una maggiore dilazione attuata nei pagamenti che verso società controllate per fatture ricevute nel mese di dicembre;
- il decremento dei risconti passivi per 55,9 milioni di Euro, principalmente relativo all'intervenuto definanziamento da parte delle Autorità di Governo del progetto di ammodernamento tecnologico ed infrastrutturale dell'aeroporto di Palermo, non incide nella determinazione del capitale di esercizio in quanto lo stesso decremento è riportato nell'ambito dei crediti.

Il capitale proprio si attesta a 1.250,7 milioni di Euro in riduzione, rispetto al 2010, di 1,6 milioni di Euro come effetto netto tra il risultato di esercizio 2011 di 12,4 milioni di Euro ed il pagamento del dividendo 2010 di 14 milioni di Euro.

L'indebitamento finanziario netto si è attestato a 489,9 milioni di Euro con un incremento di 88,7 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente come conseguenza del protrarsi dei ritardi nell'incasso dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze che, al 31 dicembre 2011, ammontano complessivamente a 480,8 milioni di Euro e che ha generato un fabbisogno finanziario a cui si è fatto fronte mediante il maggior ricorso al credito bancario.

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

	2011	2010	Variazioni
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	482.602	430.000	52.602
Debiti verso altri finanziatori	21.928	26.134	(4.206)
Attività finanziarie non immobilizzate	-	(40.250)	40.250
Disponibilità liquide	(14.601)	(14.629)	28
Indebitamento finanziario netto	489.929	401.255	88.674

Dati finanziari

Al 31 dicembre 2011 la liquidità di ENAV è così rappresentata:

		2011	2010
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		14.629	12.391
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	84.006	151.278
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(155.167)	(224.264)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	71.133	75.224
Flusso delle disponibilità liquide	a+b+c	(28)	2.238
Disponibilità liquide alla fine del periodo		14.601	14.629

Il saldo delle disponibilità liquide di ENAV è sostanzialmente allineato con quello dell'esercizio precedente. Nella determinazione del flusso dell'esercizio ha inciso una minore liquidità prodotta dalla gestione corrente assorbita dalla gestione di cassa relativa agli investimenti, ancorché in diminuzione rispetto allo scorso anno, e dal pagamento del dividendo. Il conseguente disavanzo è stato recuperato mediante l'operazione di realizzo dell'investimento nei fondi assicurativi che attraverso il ricorso al credito bancario.

B) Il bilancio consolidato

Nel 2011 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.

- Bilancio consolidato – Stato Patrimoniale Attivo (Bilancio 2011)

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		
	31.12.2011	31.12.2010
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	0
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	9.527.148	14.523.415
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	15.160	8.080
5 bis) Differenza da consolidamento	55.405.087	66.486.104
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	83.537.432	70.896.868
7) Altre	4.956.808	4.108.186
Totale I)	153.441.635	156.022.653
II Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	214.751.303	195.111.885
2) Impianti e macchinari	439.071.460	455.151.280
3) Attrezzature industriali e commerciali	131.720.629	132.818.131
4) Altri beni	59.236.332	60.351.286
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	392.098.527	416.975.067
Totale II)	1.236.878.251	1.260.407.649
III Immobilizzazioni finanziarie		
1) Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	878.628	878.204
d) Altre imprese	284.848	284.848
2) Crediti:		
a) Verso altri - esigibili oltre i 12 mesi	18.123.068	19.277.096
Totale III)	19.286.544	20.440.148
Totale B) Immobilizzazioni	1.409.606.430	1.436.870.450
C) Attivo circolante		
I Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	69.362.677	71.055.428
3) Lavori in corso su ordinazione	3.133.880	2.842.391
Totale I)	72.496.557	73.897.819
II Crediti		
1) Verso clienti		
esigibili entro i 12 mesi	639.762.611	520.999.910
2) Verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	171.082	921.779
4 bis) Crediti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	40.073.855	20.538.646
4 ter) Imposte anticipate		
esigibili entro i 12 mesi	17.106.350	15.575.252
5) Verso altri		
esigibili entro i 12 mesi	22.998.412	79.290.023
6) Per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	41.255.367	15.163.749
esigibili oltre i 12 mesi	80.989.718	66.031.199
Totale II)	842.357.395	718.520.558
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
6) Altri titoli	0	40.249.727
Totale III)	0	40.249.727
IV Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	15.374.253	14.804.167
3) Denaro e valori in cassa	35.159	56.393
Totale IV)	15.409.412	14.860.560
Totale C) Attivo circolante	930.263.364	847.528.664
D) Ratei e risconti	630.941	829.889
Totale D) Ratei e risconti	630.941	829.889
Totale Attivo	2.340.500.735	2.285.229.003

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	31.12.2011	31.12.2010
A) Patrimonio Netto		
I Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV Riserva legale	8.477.662	7.702.565
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	(712.741)	11.915.227
IX Utile (perdita) dell'esercizio	(1.393.953)	2.147.130
Totale Patrimonio Netto di Gruppo	1.190.080.928	1.205.474.882
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	1.190.080.928	1.205.474.882
B) Fondi per rischi ed oneri		
2) Fondo imposte anche differite	695.893	861.108
3) Altri	62.006.981	59.107.852
Totale B) Fondi per rischi ed oneri	62.702.874	59.968.960
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	60.580.192	61.678.696
D) Debiti		
4) Debiti verso banche		
esigibili entro i 12 mesi	272.483.422	293.861.875
esigibili oltre i 12 mesi	231.689.948	140.000.000
5) Debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro i 12 mesi	23.756.317	28.093.953
6) Acconti		
esigibili entro i 12 mesi	61.810.435	61.470.001
7) Debiti verso fornitori		
esigibili entro i 12 mesi	196.241.069	136.164.403
esigibili oltre i 12 mesi	9.936.314	10.992.974
9) Debiti verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	4.451.440	1.998.261
12) Debiti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	9.577.396	13.665.844
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro i 12 mesi	22.879.705	21.923.514
14) Altri debiti		
esigibili entro i 12 mesi	49.631.072	49.339.025
15) Debiti per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	0	0
Totale D) Debiti	882.457.118	757.509.850
E) Ratei e risconti		
	144.679.623	200.596.615
Totale E) Ratei e risconti	144.679.623	200.596.615
Totale Passivo	2.340.500.735	2.285.229.003
Conti d'ordine		
Garanzie prestate a terzi	89.784.146	91.632.914
Garanzie prestate a Società controllate	5.000.000	5.000.000
Garanzie ricevute da terzi	141.956.525	142.631.657
Conti di memoria	1	1

CONTO ECONOMICO		31.12.2011	31.12.2010
A) Valore della produzione			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
a) Ricavi delle prestazioni	733.908.589	710.801.149	
b) Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	60.109.233	27.616.530	
c) Variazioni per balance	(3.895.347)	1.250.921	
d) Utilizzo balance anno n-2	(15.163.749)	1.796.119	
Totale 1)	774.958.726	741.464.719	
3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione	291.489	2.296.859	
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	25.523.382	22.355.255	
5) Altri ricavi e proventi			
a) Altri ricavi	30.993.990	25.172.245	
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000	
Totale 5)	60.993.990	55.172.245	
Totale A) Valore della produzione	861.767.587	821.289.078	
B) Costo della produzione			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(7.770.722)	(6.803.014)	
7) Per servizi	(158.393.534)	(160.320.019)	
8) Per godimento di beni di terzi	(7.022.326)	(6.778.319)	
9) Per il personale:			
a) Salari e stipendi	(313.824.207)	(300.386.294)	
b) Oneri Sociali	(103.487.287)	(97.280.921)	
c) Trattamento di fine rapporto	(20.401.899)	(18.206.042)	
e) Altri costi	(9.234.633)	(15.894.927)	
Totale 9)	(446.948.026)	(431.768.184)	
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(26.275.074)	(24.999.994)	
b) Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(150.595.998)	(138.318.562)	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(3.354.871)	(5.358.561)	
Totale 10)	(180.225.943)	(168.677.117)	
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci	(1.810.624)	669.346	
12) Accantonamento per rischi	(7.632.000)	(31.703)	
14) Oneri diversi di gestione	(2.624.521)	(4.092.679)	
Totale B) Costi della produzione	(812.427.696)	(777.801.689)	
Differenza tra valore e costo della produzione (A - B)	49.339.891	43.487.389	
C) Proventi ed oneri finanziari			
16) Altri proventi finanziari			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	256.126	158.132	
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	
d) proventi diversi dai precedenti	1.896.111	1.500.836	
Totale 16)	2.152.237	1.658.968	
17) Interessi e altri oneri finanziari	(12.345.930)	(5.763.710)	
17 bis) Utili e perdite su cambi	(2.004)	(2.888)	
Totale C) Proventi e oneri finanziari	(10.195.697)	(4.107.630)	
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie			
18) Rivalutazioni			
a) di partecipazioni	425	376	
19) Svalutazioni			
a) di partecipazioni	0	0	
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	425	376	
E) Proventi ed oneri straordinari			
20) Proventi straordinari	892.396	1.275.942	
21) Oneri straordinari			
a) imposte relative a esercizi precedenti	(284.111)	(638.293)	
b) altri oneri	(4.994.462)	(2.737.496)	
Totale 21)	(5.278.573)	(3.375.789)	
Totale E) Proventi e oneri straordinari	(4.386.177)	(2.099.847)	
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	34.758.442	37.280.288	
22) Imposte sul reddito dell'esercizio			
a) Imposte correnti	(37.485.943)	(37.508.579)	
b) Imposte differite	(243.761)	175.098	
c) Imposte anticipate	1.577.309	2.200.323	
Totale 22)	(36.152.395)	(35.133.158)	
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	(1.393.953)	2.147.130	
Risultato di esercizio di Terzi	0	0	
Risultato di esercizio di Gruppo	(1.393.953)	2.147.130	

Dati economici

I dati del Gruppo ENAV registrano un margine operativo lordo pari a 220,4 milioni di Euro in incremento di circa il 12% rispetto all'esercizio precedente. Tale risultato è determinato dai maggiori ricavi rilevati dalla Controllante che hanno compensato l'incremento del costo del personale di Gruppo (+3,5% rispetto al 2010) riguardante sia ENAV per le motivazioni precedentemente riportate che Techno Sky per l'effetto derivante dal rinnovo del CCNL. I costi esterni risultano tendenzialmente allineati con quelli dell'esercizio precedente. Il risultato operativo netto si attesta a 49,3 milioni di Euro e risente sia dell'effetto negativo connesso ai maggiori ammortamenti legati all'entrata in esercizio di diversi progetti di investimento sia alla rilevazione degli accantonamenti prudenziali a fondo rischi. Il risultato ante imposte di 34,7 milioni di Euro, in decremento del 6,8% rispetto all'esercizio precedente, risente del peggioramento della gestione finanziaria, essenzialmente per i maggiori interessi passivi sui finanziamenti dovuti all'incremento dell'esposizione bancaria e dei correlati tassi di interesse nonché ai risultati della gestione straordinaria.

Infine, il carico fiscale a livello di Gruppo pari a 36,1 milioni di Euro e l'ammortamento dell'avviamento operato a livello consolidato pari a 11 milioni di Euro - corrispondenti alla quota annua dell'avviamento della partecipazione a Tecnosky-, concorrono alla determinazione del risultato netto che evidenzia una perdita nel bilancio consolidato di 1,4 milioni di Euro.

	2011	2010	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	775.249	743.761	31.488	4,2%
Altri ricavi	44.198	39.003	5.195	13,3%
Totale ricavi	819.447	782.764	36.683	4,7%
Costi del personale	(446.948)	(431.768)	(15.180)	3,5%
Costi esterni	(177.620)	(177.324)	(296)	0,2%
Incrementi per lavori interni	25.523	22.355	3.168	14,2%
Ebitda	220.402	196.027	24.375	12,4%
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(187.858)	(168.709)	(19.149)	11,4%
Contributi PON	16.796	16.170	626	3,9%
Ebit	49.340	43.488	5.852	13,5%
Proventi (oneri) finanziari	(10.196)	(4.108)	(6.088)	148,2%
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0	0	0,0%
Proventi (oneri) straordinari	(4.386)	(2.100)	(2.286)	108,9%
Risultato ante imposte	34.758	37.280	(2.522)	-6,8%
Imposte correnti, anticipate e differite	(36.152)	(35.133)	(1.019)	2,9%
Utile/(Perdita) d'esercizio	(1.394)	2.147	(3.541)	-164,9%

Dati patrimoniali

	2011	2010	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	153.442	156.023	(2.581)
Immobilizzazioni materiali	1.236.878	1.260.408	(23.530)
Immobilizzazioni finanziarie	19.286	20.440	(1.154)
Capitale immobilizzato	1.409.606	1.436.871	(27.265)
Rimanenze di magazzino	72.497	73.897	(1.400)
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	842.988	719.350	123.638
Debiti	(354.528)	(295.553)	(58.975)
Fondi per rischi ed oneri	(62.702)	(59.969)	(2.733)
Ratei e risconti passivi	(144.680)	(200.597)	55.917
Capitale d'esercizio	353.575	237.128	116.447
Trattamento di fine rapporto	(60.580)	(61.679)	1.099
Capitale investito netto	1.702.601	1.612.320	90.281
Coperto da:			
Capitale proprio	1.190.081	1.205.474	(15.393)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	512.520	406.846	105.674
	1.702.601	1.612.320	90.281

Con riferimento al Gruppo ENAV, il capitale investito netto si attesta a 1.702,6 milioni di Euro registrando un incremento di 90,3 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2010, imputabile interamente al capitale di esercizio, coperto per il 70% da capitale proprio e per il restante 30% dall'indebitamento finanziario netto. Tale variazione è determinata da una riduzione del capitale immobilizzato per 27,3 milioni di Euro per ammortamenti dell'esercizio, comprensivi dell'ammortamento sulla differenza di consolidamento, superiori rispetto agli investimenti realizzati e da una crescita del capitale di esercizio per 116,4 milioni di Euro influenzato dalla dinamica dei crediti nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze che ha avuto corrispondenti riflessi sull'andamento dei debiti commerciali. Il capitale proprio si attesta a 1.190 milioni di Euro con un decremento di 15,4 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, per effetto dell'erogazione del dividendo di 14 milioni di Euro e della perdita registrata nell'esercizio di 1,4 milioni di Euro.

L'indebitamento finanziario netto si è attestato a 512,5 milioni di Euro in incremento rispetto al 2010 di 105,6 milioni di Euro, come riportato nella tabella seguente:

Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)

	2011	2010	Variazioni
Debiti verso banche a breve e medio termine	504.173	433.862	70.311
Debiti verso altri fornitori	23.756	28.094	-4.338
Attività finanziarie non immobilizzate	-	-40.250	40.250
Disponibilità liquide	-15.409	-14860	-549

Dati finanziari

Al 31 dicembre 2011 la liquidità del Gruppo è così rappresentata:

		2011	2010
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		14.860	12.518
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	63.357	144.168
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(151.519)	(218.867)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	88.711	77.041
Flusso delle disponibilità liquide	a+b+c	549	2.342
Disponibilità liquide alla fine del periodo		15.409	14.860

– *Dati Economici del Gruppo ENAV (Bilancio 2011)*

Il saldo delle disponibilità liquide del Gruppo ammonta a 15,4 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 in misura maggiore al 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 2011, 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*).

L'efficienza che la Società ha pianificato sui costi ammissibili del 2011 è pari all'1%. ENAV, coerentemente con quanto previsto dal Contratto di Programma 2007-2009 ed in attesa della definizione del Contratto 2010/2012, ha previsto inoltre di poter raggiungere nel 2011 un livello di efficientamento pari al 2%, qualora gli organi istituzionali competenti la autorizzino ad effettuare "azioni di razionalizzazione del sistema, quali quelle proposte dalla Società nel corso delle riunioni tecniche, finalizzate alla più efficiente utilizzazione delle risorse societarie" per almeno 5,7 mln di Euro.

Tariffe di rotta e di terminale

Gli effetti della crisi economica sul settore del traffico aereo, lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale non ancora del tutto consolidato, nonché il nuovo assetto normativo comunitario e nazionale, stanno tutti concorrendo a modificare in modo sostanziale le politiche poste alla base per la determinazione delle tariffe della Società.

In particolare, per quanto riguarda il nuovo assetto normativo europeo, il sistema di *performance* comunitario sancisce, a partire dal 2012, la conclusione del sistema del full cost recovery determinando di fatto un incremento del livello di rischio a carico dei fornitori di Servizi della Navigazione Area. In sintesi, come già accennato in precedenza, l'applicazione dello schema di *performance*, prevede che gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato nel budget (e quindi in tariffa) e quanto consuntivato a fine anno non possa più essere trasferito integralmente sulle compagnie aeree (cosiddetto meccanismo del balance).

Tali scostamenti resteranno, invece, a carico dei bilanci dei *provider*.

Anche a livello nazionale non meno importanti appaiono i provvedimenti introdotti dalla legge di Stabilità approvata nel novembre del 2011. In sostanza, la Legge 12 novembre 2011 n. 183 introduce significative variazioni all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato sui costi ammessi per la determinazione della tariffa di terminale.

Analizzando nel particolare le novità introdotte dalla suddetta Legge, all'art. 4 comma 41 si evince che, a decorrere dal 1° luglio 2012, sarà di fatto soppresso:

- il contributo statale destinato a rimborsare la Società per il servizio effettuato nei cosiddetti aeroporti "minori" (ripianamento per aeroporti a basso traffico);
- il contributo statale destinato a rimborsare la Società per il servizio effettuato nei cosiddetti aeroporti "maggiori" (franchigia 1,5% ad aeroporti maggiori);
- la riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari.

Consapevole, pertanto, che il nuovo quadro normativo potrà comportare un aumento generalizzato del rischio economico-gestionale, la Società dovrà certamente ricorrere ad una ancor più oculata valutazione delle politiche poste alla base della gestione e dello sviluppo tariffario, al fine di poter meglio affrontare i riflessi che inevitabilmente gli aspetti prestazionali potranno determinare sull'andamento economico nel prossimo futuro.

Tutto ciò con il duplice obiettivo di assicurare la piena attuazione della continuità operativa e garantire, al contempo, il raggiungimento dei target economici ed operativi prestabiliti dagli schemi di *performance*.

Relativamente alle tariffe applicate nel corso del 2011, la tariffa di rotta risulta pari a 70,36 Euro (con un incremento del +2,7% sulla tariffa 2010 di 68,51 Euro), mentre quella di terminale si attesta a 99,87 Euro (con un incremento pari al +11,0% sulla tariffa 2010 di 89,97 Euro).

Si evidenzia come gli incrementi tariffari della rotta sono correlati principalmente all'*under-recovery* derivante dal calo significativo del traffico registrato nel 2009 e il conseguente recupero dei mancati ricavi nella tariffa degli anni successivi (meccanismo del c.d. *balance*). L'*under-recovery* del 2009 (pari a 52,3 milioni di Euro) è stato ripartito dalla Società in quattro anni, consentendo così una maggiore stabilizzazione della tariffa. I 15,2 milioni di Euro di *balance* riportati nella tariffa 2011 contribuiscono, pertanto, al predetto incremento per oltre il 90%.

A concorrere, invece, all'incremento tariffario per il terminale sono:

- l'inserimento nella base costi tariffabili del 2011 dei costi di supervisione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, per 1,1 mln di euro;
- la variazione, tra il 2010 ed il 2011, nel meccanismo di calcolo dei contributi statali (contributi per gli aeroporti minori, per i maggiori e per il 50% dei voli comunitari e nazionali), che ha comportato la diminuzione di tali contributi e dunque un aumento dei costi tariffabili;

l'aumento del costo del personale dovuto all'assunzione di controllori di volo per il previsto trasferimento ad ENAV, nei prossimi anni, di alcuni aeroporti militari aperti al traffico civile per il servizio di controllo del traffico aereo..

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, hanno in particolare riguardato due ambiti:

1. il completamento del sistema informativo dedicato alla gestione del budget e del relativo *reporting* aziendale. In particolare nel corso del 2011 è stata avviata in esercizio anche la parte delle funzionalità dedicate alla gestione dei progetti di esercizio e vendita. Tali nuove funzionalità sono state utilizzate già nel mese di Settembre 2011 in occasione dello sviluppo del budget relativo al nuovo anno, coinvolgendo le Funzioni Aziendali interessate sia nei progetti internazionali, quali in particolare SESAR e FAB BLUE MED, che nei progetti di tipo commerciale.
2. lo sviluppo di un progetto direzionale dedicato alla rappresentazione sintetica delle principali informazioni rilevanti ai fini della gestione aziendale. In particolare il progetto è stato articolato in quattro quadranti o aree di analisi, due già alimentate correntemente con dati mensili e due predisposte, ma ancora in fase di finalizzazione per quanto riguarda l'alimentazione dei dati.

Le prime due aree, già in esercizio, rappresentano:

- l'andamento del traffico aereo, in termini di voli fatturati e relative unità di servizio (UdS), sia per la componente rotta che terminale;
- l'avanzamento dei ricavi e dei costi (del personale ed esterni) rispetto al budget del periodo.

Il terzo e quarto quadrante di prossima apertura, riguardano rispettivamente la gestione degli investimenti e la situazione finanziaria della Società.

Per quanto attiene al processo di budget economico della aziendale, nel rispetto delle tempistiche definite dal calendario di budget, a settembre 2011 è stato avviato il processo di determinazione del budget 2012, 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);

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 dall'aggiornamento della 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

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

I risultati della separazione contabile permettono di rispondere a diversi fini ed esigenze dell'azienda tra cui la determinazione dei costi consuntivi dei servizi di Rotta e di Terminale quale base per la successiva quantificazione di alcune voci del Bilancio di esercizio, la determinazione delle Tariffe Unitarie di consuntivo per i servizi di Rotta e di Terminale, la determinazione della quota di alcuni costi da portare a carico dello Stato, la costruzione di prospetti di conto economico gestionale al fine di monitorare i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa, la redditività, la predisposizione delle informazioni di supporto per la reportistica che viene inviata sui tavoli internazionali.

La separazione contabile dei servizi, regolamentati e non regolamentati, risultato dell'elaborazione del sistema di contabilità analitica, è stato sottoposto con esito positivo alla certificazione da parte della Società di revisione Ernst & Young per l'esercizio 2011.

Tale certificazione è effettuata dalla Società secondo quanto disposto dalla legge 248 del 2 dicembre 2005 che all'articolo 11 - *sexies* "Razionalizzazione ed incremento dell'efficienza del settore di controllo del traffico aereo" prevede per ENAV l'obbligo 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 prospetto di conto economico separato è riconciliato con i risultati del bilancio civilistico.

Il sistema utilizzato per le elaborazioni della contabilità analitica è, come per l'esercizio precedente, la piattaforma Hyperion che ha supportato adeguatamente il modello di calcolo. Nel corso del 2011 sono stati apportati alcuni aggiornamenti volti a migliorare la reportistica per meglio rispondere alle esigenze informative a supporto delle analisi del *management*.

IV – IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

A) Il d.lgs. 231/2001

L'aggiornamento del Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del d.lgs. 231/2001

Nel corso del 2010 era stata rilevata l'esigenza, anche su segnalazione dell'Organismo di Vigilanza, di un aggiornamento del Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del d.lgs. 231/2001, alla luce delle novità normative e dell'evoluzione organizzativa aziendale intercorse dalla data della precedente edizione del modello (28 maggio 2009). Tale esigenza ha dato luogo ad un processo, attivato dall'allora Consiglio di Amministrazione, di analisi, studio e realizzazione di detto aggiornamento.

I lavori di aggiornamento del modello sono iniziati alla fine del 2010 e si sono protratti nel corso del 2011, giungendo a conclusione con la stesura della bozza definitiva nei primi mesi del 2012.

In data 15 marzo 2012, l'Organismo di Vigilanza ha condiviso i contenuti della bozza e l'ha sottoposta all'approvazione dell'Amministratore unico per il tramite del responsabile della Funzione Audit. L'Amministratore Unico ha quindi approvato il nuovo modello, giunto alla sua quarta edizione, con determinazione n. 5 del 30 marzo 2012.

Le attività di verifica e monitoraggio ex d.lgs. 231/01

Nel corso del 2011 sono state effettuate, dall'Organismo di Vigilanza col supporto della Funzione Audit, le attività di verifica in merito all'osservanza del modello da parte delle strutture aziendali, sulla base del piano annuale definito dallo stesso Organismo.

Oltre a tali controlli specifici, sono stati svolti riscontri di conformità ai fini della normativa 231 anche nell'ambito delle attività di auditing eseguite in attuazione del piano annuale di audit.

Nei primi mesi del 2012, entrambe le suddette tipologie di attività di verifica sono proseguite, in aderenza alla nuova pianificazione dell'anno.

È proseguita, inoltre, l'azione di monitoraggio tramite gli specifici flussi informativi trasmessi dalle strutture aziendali coinvolte all'Organismo di Vigilanza.

Le analisi finalizzate a riscontrare il sistema di controlli ed il grado di attuazione dei principi previsti dal modello 231 sono state svolte, in particolare, sui seguenti "processi sensibili":

- negoziazione/stipulazione e/o esecuzione di contratti conclusi dalla Società in qualità di stazione appaltante (in particolare, affidamento di contratti passivi, anche stipulati da delegati territoriali, e nomina commissioni di gara);
- gestione attività contrattuale con la P.A., comprendente anche la fase della gestione dei contratti diretti con la P.A., la partecipazione a gare aggiudicate con procedure ad evidenza pubblica, la gestione dei contratti in affidamento diretto o di incarichi affidati a trattativa privata (in particolare, contratti attivi);
- provvedimenti e notizie da organi di polizia giudiziaria o altre autorità relative a ipotesi di reato (in particolare, gestione del contenzioso legale, incluso quello del lavoro);
- identificazione e corretta applicazione di prescrizioni, leggi e regolamenti applicabili in tema di sicurezza sul lavoro;
- gestione e utilizzo dei sistemi informatici e delle informazioni aziendali (in particolare, prevenzione delle violazioni del *copyright* sul software);
- rapporti con le istituzioni e/o varie Autorità di Vigilanza e singoli esponenti che abbiano competenze in processi legislativi regolamentari o amministrativi riguardanti la Società (in particolare, gestione delle visite nel caso di ispezioni e accertamenti eseguiti, presso le sedi aziendali, da funzionari pubblici in attuazione di una pubblica funzione legislativa, giudiziaria o amministrativa).

Inoltre, è stata effettuata la verifica dell'avvenuta comunicazione ai dipendenti dell'obbligo di osservanza e collaborazione all'applicazione del Codice etico e dei principi di riferimento previsti dal modello.

Nel complesso, le analisi effettuate hanno consentito di verificare l'effettiva applicazione del modello 231 nonché l'ottemperanza ai fondamentali principi di controllo in esso contenuti. Sono state individuate, d'altra parte, aree suscettibili di miglioramento ai fini di una sempre più efficace attuazione del modello.

B) L'internal auditing

Nel corso del 2011, sono state eseguite, da parte della Funzione Audit, attività di *internal auditing* in attuazione del piano di *audit* approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 23 maggio 2011. Per la stesura di tale piano, è stata adottata una metodologia di "*risk scoring*" finalizzata all'individuazione delle priorità degli interventi di audit, in relazione alla valutazione di rischio connessa ai singoli processi assoggettabili a verifica. Inoltre, nel piano sono state incluse specifiche attività di verifica richieste dal Collegio sindacale e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Sempre nel corso del 2011, inoltre, sono stati effettuati *audit* aggiuntivi, specificamente richiesti dall'allora Amministratore Delegato e non presenti nel piano annuale.

Gli ambiti degli audit effettuati, di cui alcuni hanno riguardato la società controllata Techno Sky, sono principalmente riconducibili ai seguenti (che includono anche aspetti di compliance rispetto al d.lgs. 231/2001):

- attività contrattuale della Società in qualità di stazione appaltante (anche in ordine ad alcuni casi oggetto di inchiesta giudiziaria);
- tracciabilità dei flussi finanziari;
- gestione finanziamenti pubblici;
- procedure contabili (in particolare, in ordine a: tesoreria, cassa, ricavi, costo del personale);
- gestione presenze del personale (in particolare, verifiche a campione senza preavviso delle presenze del personale negli impianti operativi);
- adempimenti in materia di sicurezza sul lavoro (anche in Techno Sky);
- gestione *privacy*;

- gestione spese di rappresentanza;
- gestione piccola cassa;
- gestione beni fuori uso (operativi e non operativi);
- gestione di strutture aziendali o di particolari aspetti di esse (in particolare, strutture competenti nelle attività di radiomisurazione e di formazione);
- processo di approvvigionamento di Techno Sky;
- affidamento "in house" a Techno Sky dei servizi manutentivi non operativi.

Nel primo semestre del 2012 sono state effettuate attività finalizzate agli *audit* previsti nel piano relativo al 2012, che è stato concertato nei primi mesi dell'anno con l'Amministratore Unico. In tale piano, come in quello del 2011, sono state previste anche specifiche attività richieste dal Collegio Sindacale e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Il complesso delle sopra descritte attività di *internal auditing*, svolte nel 2011 e nel primo semestre del 2012, ha consentito – dispiegandosi su un'ampia gamma di processi aziendali – di verificare l'adeguatezza del sistema di controllo interno nonché le aree di miglioramento dello stesso.

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 2011, è stata svolta un'attività finalizzata alla valutazione dell'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 e gestione della cassa centrale e delle casse periferiche, ricavi, costo del personale, approvvigionamenti (acquisto beni e servizi), approvvigionamenti (gestione investimenti), chiusure contabili per la redazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato. E' stata inoltre effettuata una valutazione su ulteriori aspetti di garanzia dell'efficacia di un sistema dei controlli quali: la separazione dei compiti, la

documentabilità delle transazioni e delle registrazioni, la conformità alle leggi ed ai regolamenti che disciplinano la redazione del bilancio.

Per le verifiche relative all'attività di predisposizione del fascicolo di bilancio civilistico e consolidato sono state predisposte delle check list di controllo sulla completezza delle informazioni richieste dalla normativa in materia.

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

V – CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

ENAV garantisce servizi essenziali per la collettività del trasporto aereo, svolgendo compiti centrali nell'intero sistema, in coordinamento con gli altri attori (vettori, gestori aeroportuali, etc.), con il fine ultimo di garantire la soddisfazione del passeggero.

L'assolvimento dei compiti peculiari correlati all'esercizio del ruolo di fornitore di servizi alla navigazione aerea, richiede un costante impegno nel mantenimento di alti livelli di professionalità, specializzazione e competenze.

L'attività di controllo della Corte, esercitata nel corso del periodo in esame, ha evidenziato i risultati che di seguito si riassumono.

Per quanto concerne la qualità del servizio (espressa in termini di puntualità e di continuità), i risultati ottenuti nel corso del 2011 confermano l'ottima *performance* della Società. Considerando sia la componente di rotta che di aeroporto, in relazione ai 1.600.637 voli assistiti, il 99,96% non ha subito ritardi ATFM. Per la specifica componente dei voli in rotta, soggetta a obiettivo prestazionale definito nel Piano di *Performance* Nazionale, nel 2011 si rileva che degli oltre 1,6 milioni di voli IFR/GAT assistiti, solo lo 0,07% (1.118 voli) ha subito ritardi ATFM attribuibili all'Italia e di questi solo lo 0,05% per *ATFM reason* attribuibili direttamente ad ENAV (859 voli). L'associato indicatore prestazionale, ovvero il ritardo medio ATFM per i voli in rotta, si è attestato a 0,013 minuti/volo e con riferimento alle *ATFM reason* di cui è direttamente responsabile ENAV, il valore è 0,010 minuti/volo. Si consideri che il ritardo medio per volo relativo al 2011, per i Paesi dell'area EUROCONTROL, è stato di 1,1 min/volo (fonte EUROCONTROL).

Come sopra cennato, la percentuale dei voli in rotta ritardati per cause direttamente attribuibili ad ENAV risulta quindi molto bassa ed è in continuo miglioramento nel tempo. Infatti, dallo 0,84% del 2007 si è ulteriormente ridotta passando nel 2011 allo 0,05% (1.118 voli ritardati in rotta nel 2011 contro i 16.929 del 2007). Con questa *performance* operativa ENAV conferma di essere (come nel 2010) il più efficiente tra i principali *service provider* europei. (DFS – Germania; DSNA – Francia; NATS – Gran Bretagna; AENA – Spagna).

Anche i dati relativi alle prestazioni di safety per l'anno 2011 collocano ENAV fra i migliori fornitori europei dei Servizi della Navigazione Aerea, con gli indicatori di *performance* che rientrano ampiamente entro gli obiettivi nazionali fissati dalle

istituzioni, soprattutto per gli eventi cosiddetti di classe "A" (quelli più gravi). Nel corso del 2011 è infatti risultato ancora in discesa il numero degli inconvenienti che hanno visto un contributo ATM e questa *performance* positiva è risultata ancora più evidente nella gestione del traffico aeroportuale.

Nel corso del 2011 ENAV ha posto in essere anche una serie di interventi mirati a produrre benefici effetti sull'ambiente, agendo in aderenza alle deliberazioni della 37° Conferenza dell'ICAO ed in conformità con gli obiettivi dell'ATM *Master Plan* Europeo, allineandosi con gli obiettivi di tutela ambientale definiti nel *Single European Sky II* e nel *Performance Scheme* europeo (Reg. UE 691/10 e successive modificazioni).

Tutto ciò ha portato a risultati che, nel 2011, hanno permesso di realizzare risparmi alle compagnie aeree per circa 9.265.000 Km, 42.500.000 Kg di carburante e 134.000.000 Kg di CO₂.

Si tratta di risultati 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 *capacity*, nonché con vincoli esterni (impegno di spazi aerei per finalità della Difesa, orografia, vincoli sul rumore, ecc.). Queste azioni, essendo direttamente correlate al consumo di carburante e alle relative emissioni nocive, oltre a realizzare misure atte a ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo, realizzano risultati particolarmente importanti anche rispetto ai costi che le compagnie aeree devono sostenere. Infatti, per il 2011, il risparmio di carburante che il *Flight Efficiency Plan* di ENAV sottintende è, stato valutato dalla Società complessivamente in non meno di 30 milioni di Euro.

In linea con l'evoluzione della normativa internazionale, ed in particolare con le previsioni degli annessi tecnici alla Convenzione di Chicago, anche la *security* ha costituito oggetto di attenta riflessione e di appropriata considerazione, quale pre-requisito fondamentale dell'erogazione dei servizi della navigazione aerea. In attuazione delle previsioni della stringente normativa europea, in particolare dei Regolamenti n. 1035/2011 e n. 73/2010, ENAV ha promosso un processo di revisione dell'organizzazione interna, puntando all'efficienza dei sistemi ed alla salvaguardia dell'integrità del personale, dei dati, dell'informazione e dei sistemi, essenziali a garantire la sicura fornitura dei servizi di competenza, stabilizzando, sia in chiave di investimenti, che di allineamento di processo, le linee strategiche d'indirizzo della regolazione europea e nazionale.

Particolarmente significativo, per il valore operativo, è risultato il conseguimento della certificazione ISO 27001:2005 relativa al sistema di gestione della sicurezza delle informazioni, come richiesto dal citato Reg. CE n. 73/2010.

Relativamente al contesto nel quale ENAV ha operato nel corso del 2011, questo è stato caratterizzato da uno scenario particolarmente complesso e fortemente influenzato da fenomeni esogeni ed endogeni che inevitabilmente hanno avuto riflessi sull'andamento gestionale della Società. Il perdurare nel corso dell'anno della crisi socio-politica dei paesi nord-africani, insieme alla risoluzione ONU relativa alla chiusura dello spazio aereo libico ed il correlato intensificarsi dell'attività militare nel bacino del Mediterraneo, hanno inevitabilmente influenzato sfavorevolmente l'andamento della domanda di traffico aereo che ha interessato l'Italia nel corso dell'anno. Anche se le decisioni politiche sull'intervento in Libia sono state avallate dalla maggior parte degli Stati europei, a pagare le maggiori conseguenze di tale situazione, dal punto di vista del traffico aereo, è stata in particolare l'Italia a causa della sua collocazione geografica che la posiziona al centro del Mediterraneo.

Non a caso, mentre nei Paesi europei si è assistito, nel periodo gennaio-dicembre 2011, ad una crescita dei volumi di traffico di rotta in termini di unità di servizio pari al 4,7%, con punte in Francia del 6,3% e Spagna del 5,3%, di segno opposto invece è stata la performance in Italia, -2,9%, con un risultato che durante la stagione estiva ha evidenziato addirittura una perdita in termini di unità di servizio di circa il 4%.

A concorrere alla definizione di uno scenario particolarmente difficile per la Società sono sopraggiunti anche una serie di avvenimenti che hanno determinato un radicale mutamento nella struttura organizzativa della stessa. Come è noto, infatti, gli ultimi mesi del 2010 hanno visto svilupparsi e divenire pubblica una inchiesta giudiziaria che ha coinvolto i vertici aziendali di ENAV (in particolare Presidente ed Amministratore Delegato) per una serie di vicende legate ad appalti per lavori e forniture commissionati da ENAV ad una specifica società e da questa subappaltati ad altre società, tra cui Techno Sky, azienda 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".

A novembre 2011, sono stati eseguiti i decreti di perquisizione e sequestro nei confronti di alcuni dirigenti ed ex dirigenti indagati per le ipotesi di reato di cui all'art. 319 c.p. e di cui all'art. 378 c.p. ed è stata applicata una misura cautelare nei

confronti dell'Amministratore Delegato per l'ipotesi di concorso nella commissione del reato di cui all'art. 7, commi 2 e 3, Legge n. 194/1975 e all'art. 4, comma 1, Legge n. 659/1981.

A seguito di tale vicenda, con la duplice finalità di garantire continuità all'attività istituzionale della Società, nonché di configurare una nuova e più dinamica struttura organizzativa aziendale al fine di adeguarla rapidamente al mutato contesto economico di riferimento, il 22 novembre 2011 l'Azionista ha provveduto a nominare il Direttore Generale quale nuovo Amministratore Unico della Società.

Sono stati quindi adottati interventi organizzativi molto significativi intervenuti durante il 2011 e proseguiti nei primi mesi del 2012.

Le azioni intraprese possono essere riassunte nelle seguenti aree di intervento:

a) Riduzione della catena di comando, come ad esempio confluenza del ruolo e delle funzioni precedentemente attribuite alla Direzione Generale all'interno del ruolo e delle funzioni dell'Amministratore Unico.

b) Miglior presidio dei processi, tra i quali l'attribuzione, alle dirette dipendenze dell'AU, della Funzione Acquisti al fine di rafforzare il processo di *procurement* e di conseguire obiettivi di *cost efficiency*, nonché l'accentramento, in staff al responsabile dell'Area Tecnica, degli acquisti delegati di competenza dell'Area, del Sistema di Qualificazione dei Professionisti e delle competenze in materia di progettazione delle Infrastrutture Civili.

c) Snellimento delle strutture e focalizzazione sulle attività "*core*", come la soppressione del ruolo del "Segretario Generale" e della relativa struttura organizzativa, riorganizzazione della Funzione "Academy" alle dirette dipendenze della Funzione "Risorse Umane", al fine di consolidare il ruolo di "*service interno*".

d) Proseguimento del processo di riorganizzazione di Techno Sky attraverso interventi organizzativi sia sulla macro struttura sia sull'organizzazione di dettaglio delle strutture centrali e territoriali.

In sintesi, il modello organizzativo adottato da ENAV, concretizzato nella revisione dei processi di funzionamento e nello snellimento delle strutture, persegue i requisiti di contenimento dei costi e recupero della produttività previsti anche dal nuovo schema di *performance* comunitario.

E' da ritenere che gli interventi organizzativi, di *audit*, di controllo e di revisione dei processi attuati dal nuovo Vertice Aziendale alla fine dell'anno 2011 e nel corso dei primi mesi del 2012 a valle delle accennate vicende giudiziarie, abbiano portato ad una sostanziale riorganizzazione della Società ed ad una più puntuale focalizzazione della stessa sul *core business* e sul raggiungimento dei fini istituzionali di garantire la sicurezza dei voli nello spazio aereo nazionale.

A partire dal 1° gennaio 2012, il quadro normativo comunitario prevede l'introduzione di un nuovo sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche del settore del controllo del traffico aereo. La novità rilevante della norma è che gli obiettivi nazionali di *performance*, sia di efficienza economica che di capacità, dovranno essere in linea con gli obiettivi comunitari e sviluppati all'interno di un Piano Nazionale di *Performance* che, una volta approvato, diventa di fatto cogente per tutti gli attori coinvolti.

Il 30 giugno 2011 è terminato, nei tempi previsti dalla normativa comunitaria, il complesso iter di predisposizione da parte dello Stato Italiano del primo Piano di *Performance* Nazionale (PPN) che definisce, per i servizi alla navigazione aerea di rotta, un nuovo assetto regolatorio. Tale Piano, che andrà a "regolamentare" i prossimi tre anni di attività della Società, è stato predisposto sotto il coordinamento dell'ENAC ed ha visto il fondamentale ruolo tecnico di ENAV, oltre alla partecipazione dell'Aeronautica Militare ed il coinvolgimento del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'adozione della nuova normativa comunitaria (Reg. EC n. 691 e 1191 del 2010) nell'ambito della regolamentazione del Cielo Unico Europeo ha imposto ai *Service Provider*, a partire dal 2012, un nuovo sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche il cui effetto più rilevante sarà, da un punto di vista economico, l'abbandono del sistema del *full cost recovery* (costi totalmente rimborsati dalle compagnie aeree).

Si tratta di un cambiamento molto significativo per i *Service Provider* comunitari e quindi anche per ENAV, che dovrà introdurre cambiamenti significativi nelle logiche gestionali sinora adottate, siano esse economiche che operative. In concreto, l'abbandono del sistema del *full cost recovery* impedirà all'Enav provider europei, a partire dal 2012, di trasferire automaticamente sui vettori (gli altri in tariffa) gli eventuali scostamenti dovuti al mancato raggiungimento dei target economici prefissati.

Per quanto sopra esposto, il nuovo quadro normativo comporterà per i fornitori di servizi alla navigazione aerea un aumento generalizzato del rischio economico-gestionale che, pertanto, richiederà alla Società una più attenta valutazione delle politiche gestionali, economiche e tariffarie. Questo perché l'applicazione del nuovo impianto normativo potrebbe generare perdite alla Società derivanti dalla mancata possibilità di coprire totalmente, attraverso le tariffe applicate ai vettori, tutti i propri costi e/o i minori ricavi determinati, ad esempio, da crisi del traffico aereo non controllabili dalla Società.

Per quanto riguarda più direttamente i contenuti del *Performance Plan Nazionale*, ed in particolare per ciò che concerne l'obiettivo di efficienza economica, la Società, così come indicato dalla normativa comunitaria, ha adottato un processo di razionalizzazione dei costi di rotta che prevede, per il primo periodo di riferimento (2012-2014), un'efficienza media annua di circa il 3%.

Per quanto riguarda la normativa nazionale, sempre a partire dal 2012, con la Legge di Stabilità approvata a novembre 2011 sono state introdotte importanti modifiche all'attuale sistema di finanziamento da parte dello Stato, che in sostanza determineranno, a partire dalla metà del 2012, la quasi totale abrogazione dei contributi ai costi sostenuti sugli aeroporti (costi di terminale).

E' da rammentare al riguardo che il quadro normativo in vigore fino al 30 giugno del 2012, era quello recato dalla legge 5 maggio 1989, n. 160 e dalla Legge 248/05. Con tali Leggi era stato introdotto un articolato sistema contributivo a carico dello Stato finalizzato al parziale ripianamento dei costi ammessi per la determinazione della tariffa per il servizio del traffico aereo sugli aeroporti. In sostanza, tale sistema prevedeva:

- il ripianamento dei costi sostenuti nei cosiddetti aeroporti minori;
- una franchigia pari al 1,5% per gli aeroporti cosiddetti maggiori;
- la riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari;
- un contributo per il mantenimento della sicurezza operativa degli impianti.

Per effetto di tale impostazione, l'ammontare medio complessivo dei contributi a carico dello Stato è pari a circa 170 mln di Euro per anno.

Va sottolineato che tali provvedimenti, se da una parte determinano un automatico incremento della tariffa di terminale, dall'altra – aspetto rilevante per una Società a totale partecipazione statale – consentono un sostanziale abbattimento

dell'impatto della Società sulle casse dello Stato, rimanendo di fatto attivi, oltre al contributo sulla sicurezza, solo gli oneri per i cosiddetti "voli esenti" così come previsto dal Regolamento comunitario n. 1794/06 e dal D.L. del 28/12/07 (voli di stato, militari, ricerca e soccorso, vigili del fuoco, etc.). L'equilibrio economico di ENAV quindi non sarà più influenzato dai contributi e dalle esenzioni concessi dallo Stato, ma sarà di fatto dipendente dal mercato e dalle tariffe applicate ai vettori.

La Corte sottolinea quindi come la gestione economica della Società dovrà, essere sempre più orientata alle esigenze del mercato stesso per rispondere ai bisogni del settore e dei clienti in termini di qualità, economicità e sicurezza.

Si rileva, inoltre, come tali variazioni normative, a partire dal mese di Luglio del 2012, impatteranno significativamente anche sull'entità delle tariffe di terminale applicate ai vettori le quali, evidentemente, saranno destinate ad aumenti sostanziali. A titolo esemplificativo, la tariffa 2012 per i servizi di assistenza al volo sugli aeroporti di ENAV ed Aeronautica Militare aperti al traffico civile passerà dai 121,50 Euro applicati nel primo semestre del 2012 (ridotti a 60,75 Euro per i voli nazionali e comunitari) a 254,34 Euro (senza alcuna riduzione per i voli nazionali e comunitari) applicabili dal secondo semestre del 2012.

Su tali aspetti tariffari, seppur appare opportuna la razionalizzazione del sistema contributivo del settore a carico dello Stato, non si può non sottolineare che il previsto ed ingente incremento della tariffa per i servizi del traffico aereo di terminale determinato dall'abrogazione dei contributi potrebbe influenzare le future strategie delle compagnie aeree, inducendo alcuni vettori (soprattutto *low cost*) a rivedere i propri piani sugli aeroporti nazionali a favore, ad esempio, di scali esteri economicamente più attraenti.

Relativamente, invece, al previsto transito ad ENAV dei servizi di assistenza al volo di alcuni aeroporti aperti al traffico civile attualmente gestiti dall'Aeronautica Militare, si evidenzia che si tratta di impianti le cui strutture connesse ai servizi di navigazione aerea necessitano di importanti interventi di ammodernamento o ricostruzione e per la cui esecuzione è necessario che si rendano disponibili adeguate risorse finanziarie, solo in parte previste della legge 102/09. Restano quindi, come già evidenziato nell'ultima relazione, ancora aperte le problematiche relative al reperimento degli ingenti fondi necessari per le spese di investimento che ENAV dovrà effettuare sugli aeroporti militari in transito. La Corte sottolinea come i costi di eventuali nuovi aeroporti che saranno inseriti nei prossimi Contratti di Programma e

Servizio tra ENAV e lo Stato, e che saranno pertanto presi in carico dalla Società, ricadranno quasi interamente sulle tariffe pagate dai vettori; tariffe che, come sopra riportato, risulteranno nei prossimi anni già gravate dall'effetto dell'abrogazione dei contributi da parte dello Stato.

Risulterà, quindi, sempre più importante nel futuro, prima di inserire nuovi aeroporti nel sopracitato contratto, valutare l'impatto economico e la capacità di tali nuovi aeroporti di sostenere, con i ricavi generati dal traffico gestito, i relativi costi. Tale scelta, inoltre, dovrebbe essere operata all'interno di una definita strategia di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale che dovrebbe concretizzarsi con la pubblicazione nei prossimi mesi del "Piano Nazionale Aeroporti".

Ed in tale scenario si inserisce anche la possibile acquisizione da parte di ENAV dei servizi della navigazione aerea dell'aeroporto di Comiso. Infatti, per quanto concerne la fornitura dei servizi del traffico aereo, nelle more dell'eventuale futura introduzione dell'aeroporto di Comiso nel novero di quelli previsti dal Contratto di Programma e di Servizio, previa emissione del decreto interministeriale, la Società, su espressa richiesta delle competenti Autorità, si è resa disponibile a valutare la fornitura dei servizi di navigazione aerea di controllo di TWR ed il servizio di gestione, conduzione e manutenzione degli apparati meteorologici e di navigazione presso l'aeroporto di Comiso su basi convenzionali di natura privatistica, a titolo oneroso e mediante stipula di idoneo accordo a disciplina e garanzia delle obbligazioni delle Parti. A tal fine è tuttavia necessario che la Società, per quanto sopra detto, si tuteli con adeguata garanzia fideiussoria dalla possibilità che non venga remunerata per i servizi resi sull'aeroporto non solo per il periodo contrattuale in fase di definizione (2 anni), ma anche per gli anni successivi, in quanto non è ancora appurato se ENAV potrebbe sospendere il servizio alla scadenza del contratto, qualora non ci fossero più le risorse economiche necessarie a rimborsare i costi che sostiene per l'erogazione del servizio stesso o non dovesse concretizzarsi l'inclusione dell'Aeroporto di Comiso nel novero di quelli assistiti ai sensi del Contratto di Programma.

Per ciò che concerne il personale, ENAV nel corso del 2011, ha continuato il processo di valorizzazione delle risorse umane impiegate che, per la loro peculiarità e professionalità, rappresentano un elemento strategico per la Società.

Proprio a tal fine, Azienda e sindacato hanno realizzato nel corso del 2011 accordi finalizzati a migliorare il livello qualitativo nei suoi principali settori operativi.

Vanno segnalati gli accordi sottoscritti per il consolidamento del ruolo della scuola di formazione tecnico/operativa di "Academy" e per l'accrescimento professionale dei compiti prettamente operativi della categoria dei controllori del traffico aereo. Non meno importante appare l'accordo di rinnovo del contratto collettivo di lavoro del personale di ENAV avvenuto nel marzo del 2012, che ha visto, la comune volontà di potenziare i livelli di professionalità e di competitività aziendali, al fine di mantenere e sviluppare il ruolo di centralità di ENAV nel sistema del trasporto aereo nazionale e rafforzare la sua capacità di penetrazione a livello europeo. Tutto questo con una quantificazione del costo del lavoro pienamente compatibile con i vincoli fissati nel Piano di Performance Nazionale 2012/2014.

L'andamento dell'organico relativo all'esercizio 2011 è stato caratterizzato da una politica di sostanziale stabilità della consistenza quantitativa delle risorse (+23 unità rispetto al 2010 e - 28 rispetto al budget previsto) orientata però ad un ricambio/rinnovamento qualitativo delle competenze e delle professionalità soprattutto tecniche.

Il 2011 ha visto la Società impegnata anche in ruoli primari di responsabilità nel contesto Comunitario, in linea con il ruolo di leadership assunto da ENAV nel contesto europeo ed internazionale.

Non meno importante è la partecipazione di ENAV al progetto BLUE MED avviato nel 2006 e che coinvolge altri tre ANSP dell'area del Mediterraneo: DCAC (Cipro), HCAA (Grecia) e MATS (Malta) per la costituzione del Blocco Funzionale di Spazio Aereo del bacino del Mediterraneo (FAB).

L'implementazione, ultima fase del progetto, sarà avviata in seguito alla valutazione degli Stati Membri dei risultati della fase di definizione, in corso di finalizzazione nel 2012, e consentirà di migliorare la qualità del servizio, in termini di efficienza ambientale, riduzione dei ritardi e contenimento dei costi.

In considerazione della citata sfavorevole congiuntura internazionale che vede una consistente flessione di traffico e ricavi e della contemporanea entrata in vigore del nuovo *Performance Plan* Europeo, che impone a tutti gli ANSP obblighi in termini di efficientamento congiuntamente alla sostanziale abolizione del meccanismo di *cost recovery*, all'inizio del 2012 il *Board* Investimenti di ENAV (istituito a metà gennaio 2012, presieduto dall'Amministratore Unico e composto dai responsabili dell'Area Tecnica, Area Operativa e Funzione Amministrazione, Finanza e Controllo) ha

predisposto un piano che prevede riduzioni negli investimenti, salvaguardando ovviamente quelli legati ad aspetti di sicurezza o di cogenza normativa.

In raccordo con il Piano degli Investimenti 2011-2013 e in coerenza al rinnovato impulso allo sviluppo della nuova piattaforma operativa europea, attuato attraverso il programma SESAR, il nuovo Piano degli Investimenti 2012-2014 della Società ha come obiettivo quello di assicurare che gli *asset* a supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale siano coerenti con gli obiettivi di *performance* tecnici, economici e prestazionali stabiliti in ambito nazionale ed internazionale dagli Organismi regolatori del settore, nonché in linea con l'evoluzione della piattaforma tecnologica e con i nuovi concetti operativi definiti e sviluppati in ambito europeo per il *network* ATM.

Il Piano degli Investimenti 2012-2014 di recente approvazione da parte della Società, evidenzia un impegno contrattuale per complessivi 409 milioni di Euro per il triennio 2012-2014. Tale importo include la quota di investimento operata nell'ambito del contratto di servizio ENAV - Techno Sky per la conduzione e la manutenzione degli impianti e dei sistemi operativi di assistenza al volo, afferente le attività di sviluppi ed ammodernamenti funzionali, valutati in 10 milioni di Euro/anno.

Al netto di tale quota, e quindi a parità di condizioni con il precedente Piano, sono previsti investimento per circa 379 milioni Euro, in flessione rispetto al piano triennale 2011-13, pari a 405 milioni Euro.

La sostenibilità dell'impegno contrattuale approvato, coniugando peraltro le esigenze di contenimento della spesa con gli ineludibili obiettivi di conservazione ed ampliamento del posizionamento competitivo acquisito nel panorama internazionale, è stata definita tenendo conto dell'ammontare dei contratti già sottoscritti al 31 dicembre 2011, relativi ai progetti di investimento approvati nei precedenti piani e in corso di realizzazione, pari a circa 397 milioni di Euro.

A fronte di tali impegni contrattuali, lo sviluppo in termini economico-finanziari connesso alla realizzazione del nuovo Piano degli Investimenti, congiuntamente agli avanzamenti derivanti dai contratti già sottoscritti, dovrebbe produrre nel triennio 2012-2014 un avanzamento economico delle opere complessivamente pari a circa 516 milioni di Euro. L'avanzamento delle opere afferisce per circa il 91% ai contratti già in essere al 31 dicembre 2011 e per circa il 38% agli investimenti previsti per il triennio 2012-2014.

Muovendo da tali premesse e stante l'ipotesi di sviluppo dei ricavi da *core business* stimati nel redigendo Piano Industriale, il *business plan* finanziario evidenzia la capacità dell'Azienda di fare fronte al fabbisogno connesso agli investimenti essenzialmente attraverso l'autofinanziamento, reso possibile dai proventi correlati alle tariffe.

La Società ha previsto che la fattibilità finanziaria dei suddetti investimenti nei singoli anni di piano venga sistematicamente verificata in relazione sia all'evoluzione prospettica dell'indebitamento finanziario dell'Azienda che risente fortemente dello scenario macro economico di riferimento (contraddistinto al momento da una prospettiva e significativa contrazione dei volumi di traffico), sia al verificarsi di alcuni importanti eventi di carattere economico-finanziario, che impattano significativamente sugli incassi e pagamenti.

Ci si riferisce, in particolare, all'incasso nel corso del 2012 dei corrispettivi dovuti dallo Stato in relazione al Contratto di Servizio 2007/2009, nonché all'incasso del saldo dei corrispettivi dovuti dallo Stato in relazione al Contratto di Servizio 2010/2012.

Tale aspetto appare di grande rilevanza per la sostenibilità economico-finanziaria della Società, in quanto si rileva il perdurare di una situazione di tensione finanziaria che trae origine dal protrarsi dei ritardi nella riscossione dei crediti maturati nei confronti dello Stato, circostanza che concorre significativamente allo sbilancio strutturale fra entrate e uscite. Osservando infatti i dati patrimoniali di ENAV al 31 dicembre 2011, il credito maturato e non incassato nei confronti dello Stato, pari a circa 422 mln di Euro (di cui 232 mln relativi al periodo 2007-2009, 82 mln al 2010 e circa 108 mln all'anno 2011), congiuntamente ad una sostanziale saturazione delle linee di credito disponibili per far fronte ai propri impegni, ha condizionato l'operatività finanziaria della Società nel corso dell'anno obbligandola, tra l'altro, ad intervenire sui pagamenti ai fornitori con una significativa dilazione dei tempi.

Tali criticità si riscontrano anche nel corso del primo semestre 2012, solo parzialmente mitigate dall'incasso nel mese di aprile di parte del corrispettivo del Contratto di Servizio relativo alla quota 2010, pari a circa 60 milioni di Euro, con una posizione finanziaria della Società che a giugno 2012 evidenzia un indebitamento finanziario netto di circa 481 mln di Euro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Acronimi e glossario

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

BCA	Benefit Cost Analysis – Analisi costo/benefici
BTP	Buoni del Tesoro Poliennali
CAA	Civil Aviation Authority
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
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
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
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
DATA LINK	Collegamento dati
DCAC	Department of Civil Aviation of Cyprus
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH (Germania)
DME	Distance Measuring Equipment – Apparato misuratore di distanza
DNM	Directorate Network Management (EUROCONTROL)
DNV	Det Norske Veritas
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne (Francia)
DUR	Determined Unit Rate

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

GPS	Global Positioning System
HCAA	Hellenic Civil Aviation Authority
IANAS	Institute Air Navigation Services
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione internazionale dell'aviazione civile
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
IP	Implementation Package
IPR	Intellectual Property Rights
ISO	International Organization for Standardization
LRST	Local Runway Safety Team
LSSIP	Local Single Sky Implementation Plan
MATS	Malta Air Traffic Services Ltd
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
NANSC	National Air Navigation Service Company (Egitto)
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NDB	Non directional radio beacon
NORACON	NORTH European and Austrian CONSortium
OACA	Office de l'Aviation Civile et des Aéroports (Tunisia)
OAT	Operative Air Traffic

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

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

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

ESERCIZIO 2011

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Profilo di Enav S.p.A. e del Gruppo

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

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

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

Corporate Governance

Enav è la Società per azioni pubblica (interamente partecipata dallo Stato), non quotata, che espleta i servizi della navigazione aerea per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione. Il modello di governance adottato è quello tradizionale con la previsione statutaria di un Amministratore Unico ovvero di un Consiglio di Amministrazione, composto da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri, e di un Collegio Sindacale, costituito da tre componenti. Le attività di revisione legale dei conti sono esercitate da una Società di Revisione.

Nel luglio 2009 l'Assemblea ordinaria aveva nominato i 5 membri del Consiglio di Amministrazione per il triennio 2009-2011. Ad aprile 2011, a seguito delle dimissioni di un Amministratore, risalenti a marzo 2011, l'Assemblea ha nominato un nuovo Consigliere di amministrazione.

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

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

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

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

Dal luglio 2009 all'Amministratore Delegato erano stati conferiti dal Consiglio di Amministrazione ampi poteri per l'amministrazione della Società, compresa la legale rappresentanza, esclusi soltanto quelli riservati dalla Legge e dallo Statuto al Presidente e quelli riservati dal Consiglio stesso alla propria competenza. In particolare, il Consiglio di Amministrazione aveva riservato a sé la competenza in ordine alle scelte di ordine strategico e programmatico, all'approvazione dei contratti di programma e di servizio con i Ministeri interessati, alle operazioni societarie di carattere straordinario ed alla conclusione di atti di particolare valenza economica e finanziari. Successivamente, ad aprile 2010, il Consiglio di Amministrazione, previa specifica autorizzazione dell'Assemblea, aveva attribuito al Presidente deleghe operative per supportare l'Amministratore Delegato nella gestione dei rapporti della società con le istituzioni, con gli enti e con gli altri organismi pubblici, ed in particolare nelle relazioni con il Parlamento, con il Governo e con le altre istituzioni; curare, d'intesa con l'Amministratore Delegato, i rapporti con le associazioni di categoria del settore aeroportuale (vettori ed altri operatori aeroportuali), anche per quanto concerne le attività di informazione sui piani di sviluppo dei sistemi di controllo del traffico aereo; coordinare, d'intesa con l'Amministratore Delegato, lo svolgimento del servizio di radiomisure.

Nel corso del 2011, per le finalità di supporto alle attività di valutazione e deliberazione del Consiglio di Amministrazione di Enav hanno operato due soli comitati con poteri istruttori, consultivi e propositivi. Si trattava del comitato remunerazioni e del comitato strategico. Il comitato remunerazioni ha svolto attività di istruttoria e proposta in merito alla determinazione dei presupposti e alla verifica dei risultati relativi alla parte variabile dei compensi dei vertici delegati, nonché inerente agli istituti incentivanti per la prima linea dirigenziale aziendale. Il comitato strategico si è occupato delle principali tematiche inerenti lo sviluppo aziendale, nonché il posizionamento e l'attività di Enav nel Sistema Paese, ed ha cessato di operare dalla data del 19 ottobre 2011.

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

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

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

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

Alla medesima società sono state inoltre affidate le attività di revisione dell'attività di separazione contabile prevista dall'art. 11 sexies, comma 7 bis della legge 248/2005, in materia di contabilità analitica (per l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti ai servizi resi da Enav).

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

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

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

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

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

Andamento generale della gestione

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

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

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

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

del 6,3% e Spagna del 5,3%, di segno opposto invece è stata la performance in Italia, -2,9%, con un risultato che durante la stagione estiva ha evidenziato addirittura una perdita in termini di unità di servizio di circa il 4%.

A concorrere ad un risultato sostanzialmente negativo per la domanda di traffico aereo in Italia non meno importante è stato l'acutizzarsi degli effetti della sfavorevole congiuntura economica ed il trend in continua crescita del costo del petrolio, soprattutto nella fase finale dell'anno.

Così come avvenuto nel corso del 2009, i primi segnali di un avverso trend economico si sono manifestati nei mercati finanziari dove, le note e recenti pressioni finanziarie sul debito pubblico del nostro paese, hanno determinato tassi di interesse che nell'ultimo periodo del 2011 hanno sfiorato il 7,4% per i BTP a 10 anni. La negativa congiuntura ha successivamente e conseguentemente aggredito in maniera determinante l'economia reale, con inevitabili ripercussioni sul valore complessivo dei beni e servizi, non risparmiando, evidentemente, neanche il settore del trasporto aereo. Sintomatici sono i valori degli indicatori macro-economici in Italia osservati nel corso del 2011: il dato relativo al prodotto interno lordo ha chiuso il quarto trimestre del 2011 con un valore del -0,5% rispetto allo stesso periodo del precedente anno; la produzione industriale nel mese di Dicembre 2011 ha fatto registrare un -1,7% rispetto al Dicembre del 2010; da ultimo importante appare il dato afferibile alle vendite al dettaglio che, sempre nel mese di dicembre ha evidenziato un -3,7% rispetto allo stesso mese del precedente anno. Significativo appare il confronto con gli altri partner europei dove il prodotto interno lordo ha registrato a fine 2011 un dato in controtendenza rispetto a quanto rilevato in Italia, con punte del +2% in Germania e del +1,4% in Francia.

Tutto ciò, insieme agli effetti della crisi socio-politica di alcuni paesi nord-africani, ha di fatto caratterizzato in modo sostanziale il trend della domanda di traffico nazionale nel corso del 2011.

Non meno importante in questa fase calante del traffico aereo è stato il crescente costo del petrolio che ha caratterizzato l'anno 2011; secondo alcuni studi di settore, è proprio il rincaro del carburante la ragione più consistente della fase contrattile della domanda di traffico aereo. In particolare, l'aumento del prezzo del petrolio causa forti pressioni nei bilanci delle grandi linee aeree, come infatti si evince da tali studi, per ogni dollaro di aumento le compagnie si vedono costrette a costi aggiuntivi medio annui per 1,6 miliardi di Euro.

In uno scenario di per sé così difficile e complesso, la Società, già soggetta alle continue sollecitazioni dovute al contesto particolarmente avverso in cui ha operato, ha dovuto focalizzare le proprie forze e il proprio impegno non solo nel mantenimento degli attuali elevati standard qualitativi del servizio reso ai vettori, ma anche nelle attività preparatorie per affrontare i sostanziali cambiamenti che, a partire dal primo gennaio 2012, sono introdotti dalle nuove normative, comunitarie e nazionali.

Per quanto concerne, infatti, l'adozione del nuovo pacchetto normativo comunitario nell'ambito della regolamentazione del Cielo Unico Europeo, Enav è stata impegnata nel corso dell'anno a fornire il proprio contributo tecnico e di esperienza nei vari consessi nazionali ed internazionali 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.

In particolare, a partire dal 1° gennaio 2012, il nuovo quadro normativo comunitario prevede l'introduzione di un nuovo sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche del settore del controllo del traffico aereo.

La novità rilevante della norma è che gli obiettivi nazionali di performance, siano essi di efficienza economica che di capacità, dovranno essere diretta declinazione degli obiettivi comunitari e sviluppati

all'interno di un Piano Nazionale di Performance che, una volta approvato, diventa di fatto cogente per tutti gli attori coinvolti.

In particolare, per quanto riguarda il Piano Italiano di Performance per il periodo 2012-2014 che si applica alle operazioni di rotta, la Società nel corso del 2011 è stata parte attiva nella fase della sua redazione ed ha visto il management aziendale particolarmente coinvolto ed impegnato nel processo di individuazione dei livelli economici ed operativi sui quali la Società sarà soggetta a valutazione da parte degli organismi tecnici comunitari.

Sempre a partire dal 2012, con la Legge di Stabilità approvata a novembre, sono state anche introdotte importanti modifiche all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato, che in sostanza determineranno a partire dalla metà del 2012 la quasi totale eliminazione dei contributi, da parte dello Stato, ai costi sostenuti dalla Società sugli aeroporti (costi di terminale).

Anche in questo caso, Enav è stata parte attiva, insieme alle istituzioni nazionali di riferimento, nella fase interpretativa e valutativa degli effetti economici sulla tariffa correlati ai provvedimenti introdotti dalla Legge.

Nonostante questi scenari di forte cambiamento e di generale difficoltà, i "numeri" della qualità del servizio erogato da Enav continuano nel loro andamento positivo e confermano l'eccellenza della Società; il ritardo registrato a fine anno confermano che Enav è uno dei più efficienti provider in Europa, con un ritardo medio per volo registrato nel 2011 pari a 0,013 minuti. Tale risultato è di assoluto prestigio soprattutto se comparato alla performance ottenuta dagli altri partner europei.

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), importante è stata nel corso dell'anno anche 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. Attività che dovrebbe concludersi con la nascita del FAB del Mediterraneo nel corso del 2012.

Andamento economico

Se il consuntivo 2010 ha mostrato un risultato che, confrontato con i precedenti anni, consentiva alla Società di riportare un trend dei ricavi in sostanziale crescita, la chiusura dello spazio aereo libico, insieme agli effetti negativi correlati alla fase recessiva dell'economia nazionale ed internazionale, hanno di fatto influenzato in maniera determinate l'andamento economico nel 2011.

In particolare, osservando i dati a fine 2011, si nota che a risentire maggiormente di tale scenario è stata la componente di fatturato correlata al traffico di Rotta, sfavorita soprattutto dal sostanziale decremento delle unità di servizio del traffico di sorvolo. Infatti, la performance relativa al traffico cosiddetto overflight ha registrato a fine anno una flessione delle unità di servizio paganti del 12,3% rispetto al precedente anno.

Tale tipologia di traffico, che rappresenta per Enav circa un terzo delle unità di servizio complessive di Rotta ed è quindi la componente di traffico più remunerativa per la Società, evidenzia che il rilevante decremento del fatturato è strettamente correlato alla minor distanza media percorsa dagli aeromobili sullo spazio aereo nazionale.

Sui cieli italiani infatti si è assistito, nel corso del 2011, ad un consolidamento delle direttrici di sorvolo di natura europea (corta-media distanza), a fronte invece di un forte decremento dei flussi di traffico da e per il continente africano (media-lunga distanza). In sintesi, a fronte di un sostanziale calo dei collegamenti sulla direttrice "nord-sud", si sono registrati aumenti nei collegamenti sulla direttrice "est-ovest". Tale "effetto sostituzione" ha ridotto la distanza media percorsa dagli aeromobili sullo spazio aereo italiano, giustificando pertanto il marcato trend negativo delle unità di servizio e quindi la riduzione dei ricavi.

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

Valutando tuttavia il trend dei ricavi di consuntivo (Rotta + Terminale) conseguiti a fine 2011, si assiste ad un duplice effetto: se rispetto alle stime effettuate nel budget di inizio anno, determinate sulla base delle previsioni di traffico pubblicate dagli organismi tecnici di Eurocontrol, il minor ricavo da unità di servizio nel 2011 è risultato di oltre 55 milioni di Euro, ben diverso appare il confronto con quanto registrato nel precedente anno. In tal caso, grazie al positivo effetto legato alla maggiore tariffa applicata nel 2011 e al buon risultato in termini di unità di servizio registrato per il terminale, il dato di consuntivo del 2011 mostra addirittura un incremento di circa 3,3 milioni di Euro rispetto al dato di budget.

Alla luce della sostanziale flessione del traffico di rotta, la Società è stata chiamata nel corso dell'anno ad una attenta rivalutazione delle politiche poste alla base della gestione economica con l'obiettivo di mitigare i riflessi negativi di tale scenario sul risultato dell'anno.

Tale approccio ha consentito di conseguire a fine 2011 una riduzione dei costi (operativi e del personale) pari ad un 2% in termini reali rispetto a quanto preventivato nel budget, nonostante la nota rigidità strutturale dei costi, non certamente flessibile a tale punto da poter essere repentinamente adeguata alla forte variabilità della domanda di traffico che si sta invece registrando in questi ultimi anni. A solo titolo di esempio si ricorda che l'iter formativo di un nuovo controllore di volo è di circa 2,5 anni. Inoltre la tipologia e la destinazione di alcune componenti di spesa risultano difficilmente comprimibili in quanto strettamente correlate alla sicurezza dei voli e ai livelli di servizio, parametri rispetto ai quali Enav si posiziona, come sopra riportato, tra i primi service provider in Europa.

Gli indicatori di sicurezza e di qualità

Safety

Gli indicatori di safety del 2011, e con essi i parametri di valutazione prestazionale della sicurezza operativa fornita da Enav, devono essere contestualizzati per una loro completa comprensione.

In particolare, il sistema nazionale di navigazione aerea dove l'Enav fornisce i suoi servizi ha risentito, come precedentemente riportato, degli effetti di significativi eventi "regionali" che hanno costituito una turbativa diretta alla stabilità dell'ambiente operativo, quali gli avvenimenti della cosiddetta "primavera araba" (es. chiusura dello spazio aereo libico), con l'aumento notevole del traffico OAT (traffico aereo operativo) ed una prolungata interdizione al traffico commerciale di estese porzioni di spazio aereo e di aeroporti, e le crescenti pressioni finanziarie derivanti dalle conseguenze della crisi economica generale che hanno avuto risvolti diretti anche per le operazioni ATM (es. Grecia).

All'interno del sistema nazionale invece la modifica dei modelli di business dei vettori, soprattutto quelli low cost che in Italia sviluppano il 40% del totale delle operazioni, ha portato a significativi cambiamenti nel tradizionale schema di rotte del traffico.

La matrice dei collegamenti nazionali (la mappa dei voli sui cieli italiani) conferma che il nostro Paese è ben lontano dal modello hub & spoke (il sistema a raggi che collega una serie di aeroporti periferici ad un aeroporto centrale, l'hub appunto), concentrato sui due epicentri di Roma e Milano. Al contrario, i servizi nazionali danno vita ad una vera e propria ragnatela di collegamenti, operati da compagnie straniere low cost che, grazie agli accordi con le società di gestione degli aeroporti e con gli enti locali, hanno inserito questi scali nel proprio network.

La lettura della matrice dei collegamenti europei mostra come nessuno dei 40 aeroporti nazionali sia privo di collegamenti con altri scali europei. Le più recenti novità sono il collegamento tra Italia e Serbia (3 voli settimanali da Roma Fiumicino a Belgrado), le nuove tratte da Milano a Poznan, da Roma a Brno in Repubblica Ceca e da Bari a Bucarest. Inoltre, è ora possibile volare anche a Vilnius, capitale della Lituania, e a Tirgu Mures in Romania, partendo da Orio al Serio e da Roma e, solo per Tirgu Mures, anche da Forlì.

Alcune rotte, finora inimmaginabili, seguono le nuove tendenze della mobilità in Europa e nel Mediterraneo, assecondando spesso i flussi commerciali, oltre che la tradizionale vocazione turistica. In conclusione, il controllo del traffico aereo si deve confrontare con una circolazione del traffico meno strutturata del passato (processo di de-hubbing di Malpensa), quale quella delle relazioni punto-punto, che sposta le direttrici di traffico verso porzioni di spazio precedentemente non impegnate, moltiplica la possibilità di "incroci" delle rotte e tende a concentrare le frequenze dando luogo ad autentici carichi di picco che moltiplicano istantaneamente la complessità della gestione del traffico aereo.

Pur nel complesso, e non sempre favorevole, scenario fin qui esposto, i "numeri" della safety di Enav hanno comunque tenuto il loro andamento positivo nelle 3 aree-chiave di segnalazione dell'ESARR 2: separazioni in volo, incursioni di pista e capacità di fornire un servizio ATM/CNS sicuro.

Le segnalazioni totali di inconvenienti alla sicurezza operativa sono state 2.529, in diminuzione rispetto al dato del 2010 che si attestava a 3.542. Le segnalazioni a contributo ATM sono state 175 (129 nel 2010) tra le quali 42 con carattere di significatività della riduzione della separazione.

Nel 2011 sono stati segnalati 3 casi di Runway Incursion (2 nel 2010) a contributo ATM, mentre la capacità di fornire un servizio sicuro è stata garantita con una riduzione marcata degli eventi di fornitura del servizio in modalità di contingency che si sono attestati a 9 eventi (21 nel 2009 e 8 nel 2010).

Anno	Segnalazioni	Eventi contributo ATM	Eventi significativi (FN50-FN75)	RWY INC	ATM Specific
2011	2.529	175	42	3	9
2010	3.542	129	29	2	8
2009	2.817	123	36	4	21

I target prefissati per gli eventi di classe "A" sono così definiti: 0,50 eventi per 100.000 voli nel 2010 e 0,49 per 100.000 voli nel 2011. Il confronto con i valori misurati è mostrato nella tabella seguente:

Anno	Valore medio annuale "A"	Target "A"
2011	0,28	0,49
2010	0,00	0,50

Per gli eventi "B" i target sono fissati su 1,50 eventi per 100.000 voli nel 2010 e 1,45 per 100.000 voli nel 2011. Nella tabella che segue sono mostrati i valori misurati:

Anno	Valore medio annuale "B"	Target "B"
2011	2,06	1,45
2010	1,76	1,50

Per completezza viene di seguito riportato il dato relativo agli eventi nei quali non si è riusciti ad assicurare una separazione effettiva superiore al 50% di quella applicabile (FN50), rapportati a 100.000 voli, per il periodo 2008-2011:

Anno	Valore medio annuale "B"
2011	0,89
2010	0,28
2009	0,85
2008	1,30

Questo andamento della performance di sicurezza operativa rappresenta il 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.

Proprio in relazione al coinvolgimento del personale, deve essere segnalato che Enav, prima tra i 6 maggiori Service 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.

Nell'ottica della prosecuzione di tale attività è stato predisposto un Action Plan, attualmente in fase di revisione, contenente più di 70 azioni di miglioramento trasversali a tutte le Funzioni Aziendali.

In questo contesto è anche utile notare che si è provveduto a far inserire nel syllabus della formazione dei controllori ab-initio un modulo di Safety e a formare 86 Risk Assessor (di cui 21 dell'Aeronautica Militare) al fine di garantire sempre più la corretta applicazione dei principi della Safety.

Qualità

Per quanto riguarda l'andamento del principale indicatore della qualità della gestione del traffico aereo, la performance del 2011 ha confermato i livelli d'eccellenza raggiunti da Enav.

In un contesto già orientato al Performance Scheme europeo, entrato in vigore ad inizio 2012, l'indicatore assunto dalla Commissione Europea quale indice della capacità gestionale dello spazio aereo (Capacity Key Performance Indicator), ed espresso in termini di "ritardo ATFM medio per volo in rotta" si è attestato, nel 2011, a 0,013 minuti per volo assistito. Il risultato raggiunto è di assoluto prestigio tanto più considerato che lo stesso indicatore espresso a livello europeo, è stato pari a 1,14 minuti per volo assistito.

L'efficienza operativa di Enav è stata riconosciuta dalle principali Compagnie Aeree che operano in Italia nel corso degli incontri "one-to-one" di customer-care, e, soprattutto, la qualità dei servizi ed, in particolare, il livello di puntualità garantito agli Airspace Users è stato ampiamente valorizzato all'interno del primo Performance Plan nazionale, predisposto in applicazione del Regolamento Europeo 691/2010 dallo Stato Italiano per il 2012/2014.

A tal proposito, l'esame tecnico del piano prestazionale italiano, condotto dal Performance Review Body (PRB), per la parte Capacity ha passato le verifiche previste insieme alla piena valutazione di rispondenza ai vincoli posti dalla legislazione europea. Il piano italiano si è segnalato inoltre per aver destato massima attenzione ed interesse, da parte delle istituzioni nazionali ed europee, per l'innovativa proposta avanzata di un Incentive Scheme da applicare alla performance della puntualità dei voli in rotta di Enav nei prossimi 3 anni.

La politica tariffaria

Gli effetti della crisi economica sul settore del traffico aereo, lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale non ancora del tutto consolidato, nonché il nuovo assetto normativo comunitario e nazionale, stanno tutti concorrendo a modificare in modo sostanziale le politiche poste alla base per la determinazione delle tariffe della Società.

In particolare, per quanto riguarda il nuovo assetto normativo europeo, il sistema di performance comunitario sancisce, a partire dal 2012, la conclusione del sistema del full cost recovery determinando di fatto un incremento del livello di rischio a carico dei Fornitori di Servizi della Navigazione Area. In sintesi, l'applicazione dello schema di performance, prevede che gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato nel budget (e quindi in tariffa) e quanto consuntivato a fine anno non possa più essere trasferito integralmente sulle compagnie aeree (cosiddetto meccanismo del balance). Tali scostamenti resteranno, invece, a carico dei bilanci dei provider.

Anche a livello nazionale non meno importanti appaiono i provvedimenti introdotti dalla legge di Stabilità approvata nel novembre del 2011. In sostanza, la Legge 12 novembre 2011 n. 183 introduce significative variazioni all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato sui costi ammessi per la determinazione della tariffa di terminale.

Analizzando nel particolare le novità introdotte dalla suddetta Legge, all'art. 4 comma 41 si evince che, a decorrere dal 1° luglio 2012, sarà di fatto soppresso:

- il contributo statale destinato a rimborsare la Società per il servizio effettuato nei cosiddetti

- aeroporti "minori" (ripianamento per aeroporti a basso traffico);
- il contributo statale destinato a rimborsare la Società per il servizio effettuato nei cosiddetti aeroporti "maggiori" (franchigia 1,5% ad aeroporti maggiori);
- la riduzione del 50% della tariffa di terminale per i voli nazionali e comunitari.

Consapevole, pertanto, che il nuovo quadro normativo potrà comportare un aumento generalizzato del rischio economico-gestionale, Enav dovrà certamente ricorrere ad una ancor più oculata valutazione delle politiche poste alla base della gestione e dello sviluppo tariffario, al fine di poter meglio affrontare i riflessi che inevitabilmente gli aspetti prestazionali potranno determinare sull'andamento economico nel prossimo futuro. Tutto ciò con il duplice obiettivo di assicurare la piena attuazione della continuità operativa e garantire, al contempo, il raggiungimento dei target economici ed operativi prestabiliti dagli schemi di performance.

Le attività internazionali

A seguito dell'impegno sviluppato negli ultimi anni, il 2011 ha visto, oltre all'ulteriore consolidamento del ruolo di leadership di Enav nel contesto europeo ed internazionale dell'Air Traffic Management (ATM), anche un'assunzione di ruoli primari di responsabilità nel contesto Comunitario, contribuendo al posizionamento internazionale dell'Italia nell'aviazione civile. Tra le principali responsabilità si vuole evidenziare il ruolo dell'Amministratore Unico di Enav quale Chairman del Network Management Board, organismo di coordinamento delle operazioni ATM nel contesto Europeo, e quale Chairman di EC3, organismo di coordinamento dei CEO europei della nostra associazione d'impresa CANSO; a questo si aggiunge il ruolo del Responsabile della Funzione Attività Internazionali quale Chairman dello Strategy Board degli A6, l'alleanza fra i maggiori ANSP europei.

Oggi Enav quindi è sempre più attore primario nella realizzazione del processo di integrazione europeo dell'ATM, 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 CEO 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. Nel giugno 2011 i vertici del gruppo A6 hanno siglato un importante accordo per allargare e rafforzare la cooperazione facendola diventare un'alleanza, includendo nel piano di azione anche attività importanti come il deployment di SESAR e l'European ATM Master Plan. 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.

Nel 2011 si è conclusa la fase di Definizione del Progetto (Definition Phase 2009-2011), il cui obiettivo

è la finalizzazione della progettazione di dettaglio, la validazione della nuova struttura degli spazio aerei e la definizione dei necessari meccanismi di interoperabilità. Nel 2011 si è altresì avviata la fase per la finalizzazione dello State Level Agreement per la costituzione del FAB nel 2012, all'interno del quale saranno indicati governance, compiti e responsabilità di tutti gli Stakeholders interessati (Stati, Regolatori, ANSP, Militari).

Infine, si evidenzia il memorandum di collaborazione siglato a fine anno tra Enav ed il service provider libico che prevede, inizialmente, l'offerta gratuita di corsi di formazione per i controllori del traffico aereo libici per far riacquisire la certificazione necessaria per poter operare di nuovo, dopo 10 mesi di interruzione del servizio, a causa della chiusura dello spazio aereo e, successivamente, lo sviluppo dei servizi di assistenza alla navigazione aerea della Libia, la tecnologia a terra per la sicura condotta dei voli e lo sviluppo del sistema per la gestione del traffico aereo.

Le relazioni industriali

Anche per l'anno 2011, in linea con quanto già registrato negli ultimi anni nell'ambito delle relazioni industriali, si è potuto apprezzare una responsabile maturazione nelle modalità di confronto con le organizzazioni sindacali, che ha avuto nella totale assenza di azioni di sciopero uno dei suoi più rilevanti risultati.

In un ambito di tale fattiva collaborazione, le parti hanno convenuto di realizzare azioni che avessero un positivo impatto sulle persone e che consentissero, allo stesso tempo, di mantenere e migliorare il livello di eccellenza qualitativa raggiunto dalla Società.

Proprio tali principi hanno condotto alla sottoscrizione del verbale di accordo del 14 luglio 2011, i cui contenuti hanno consentito di individuare e di definire specifici compiti nell'ambito degli esistenti profili professionali all'interno del comparto operativo, per mezzo dei quali si sono potuti avviare percorsi di accrescimento professionale finalizzati al miglioramento dei servizi resi da Enav.

Nell'ambito di tale contesto, va menzionato anche l'accordo raggiunto con le parti sociali il 21 ottobre scorso per il consolidamento del ruolo di Academy per mezzo del quale la Società ha inteso sviluppare, quale punto focale di tutti i processi formativi aziendali, uno dei suoi principali settori strategici.

Non da ultimo va evidenziata l'attivazione, già dal mese di ottobre 2011, delle procedure di rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro con le parti sociali, accordo siglato nel mese di marzo 2012, e che contiene una serie di importanti linee guida sulle quali costruire tutto l'impianto di stesura dello stesso.

Techno Sky

Nel 2011, malgrado il perdurare della crisi economica mondiale e gli impatti negativi per il traffico aereo, Techno Sky, pur evidenziando una contrazione dei ricavi rispetto alle previsioni di inizio anno, ha ottenuto buoni risultati operativi che hanno consentito di consolidare il suo ruolo di società di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo nazionale, e di mantenere ampie potenzialità di crescita per gli anni futuri.

Nel corso dell'anno, infatti, gli effetti della recessione e le numerose difficoltà incontrate nel mercato di riferimento hanno portato la società a rivedere gli obiettivi di crescita dei ricavi previsti inizialmente

e le azioni poste in essere, in termini di contenimento dei costi e di ottimizzazione delle risorse, hanno consentito di mantenere un livello di efficienza economica in linea con quanto pianificato, senza rinunciare ad importanti investimenti tecnologici e di know-how.

Nel corso del 2011, in coerenza con la sua missione aziendale di società in house di Enav, è andato sempre più migliorando il contributo di Techno Sky agli obiettivi di consolidamento delle performance in termini di sicurezza, di puntualità e di business continuity per i servizi ATC.

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, si è stabilizzato, nel 2011, 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).

Relativamente al software ed in particolare al numero di modifiche lavorate, risulta, rispetto all'esercizio 2010, un incremento del volume di attività (692 rispetto ai 671 del 2010) ed una sostanziale stabilità dei tempi medi di lavorazione, che si attestano a 40 giorni.

Per ciò che riguarda la manutenzione dell'hardware, misurata come noto da due indicatori: a) numero di avarie nel periodo; b) tempo medio di ripristino, il consuntivo dell'anno evidenzia un leggero incremento nel numero di avarie (4.442 rispetto ai 4.044 del 2010), rispetto ai valori consuntivati l'anno precedente, con una sostanziale invarianza nel tempo medio di ripristino.

Nel mese di febbraio 2012 è stato rinnovato il contratto di manutenzione operativa dei sistemi ATC, scaduto nel mese di dicembre, per il triennio 2012/2014 confermando l'importo annuo di 61 milioni di Euro a parità di perimetro iniziale e siti assistiti.

Relativamente alla corporate governance di Techno Sky, nei primi mesi del 2011, è stato cooptato un consigliere di amministrazione, successivamente nominato Amministratore Delegato della controllata, avendo il Direttore Generale di Enav portato a termine, in qualità di Amministratore Delegato di Techno Sky, il programma di razionalizzazione e di integrazione delle attività aziendali, ed a cui veniva attribuita la nomina di Presidente di Techno Sky. Nel mese di novembre 2011, a seguito delle dimissioni presentate da un consigliere di amministrazione e delle variazioni societarie intervenute nella controllante, anche Techno Sky ha provveduto a ridefinire il proprio assetto, ed in data 1° dicembre 2011 sono state rassegnate le dimissioni da tutti i componenti l'organo amministrativo. L'assemblea ha quindi nominato in qualità di Amministratore Unico il precedente Amministratore Delegato fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2012.

Per quanto riguarda, invece, il sistema di gestione della qualità, Techno Sky ha ottenuto l'attestazione di conformità del Sistema di Gestione per la Qualità alle pubblicazioni NATO AQAP 2110 e AQAP 160 (Quality Assurance Requirements for Design Development and Product). Tale attestazione consente la partecipazione a gare internazionali per la progettazione ed erogazione di servizi di installazione, manutenzione e assistenza tecnica hardware e software per impianti e sistemi elettronici a supporto delle operazioni relative alla navigazione aerea per forniture militari.

Nel 2011, infine, si è conclusa positivamente la verifica annuale svolta da parte dell'ente di certificazione DNV, confermando la certificazione ISO 9001.

Il giudizio positivo espresso dalla Corte dei Conti

Ad ottobre 2011, la Corte dei Conti ha presentato la relazione al Parlamento, esprimendo un giudizio positivo sulla gestione di Enav anche per l'esercizio 2010.

In particolare, la Corte dei Conti, nel dare atto di come Enav si confermi tra i migliori service providers ATC europei, ha sottolineato come la stessa abbia migliorato ulteriormente la propria efficienza operativa e gestionale, grazie anche all'impiego di risorse finanziarie per garantire, con nuovi investimenti tecnologici, i sempre più elevati standard di qualità e di sicurezza del settore.

Andamento del mercato

L'attività del controllo del traffico aereo relativamente ai paesi dell'area Eurocontrol, si è contraddistinta per una costante crescita dei volumi prodotti nel 2011 in continuità con il trend già in atto nel precedente anno. Tutto ciò è avvenuto nonostante un contesto caratterizzato da uno scenario macroeconomico declinante, in forte rallentamento in gran parte dell'area europea.

Le unità di servizio di rotta (*) prodotte nel 2011, confrontate con l'esercizio precedente, hanno infatti registrato un incremento dei volumi di traffico pari al +4,7%; va tuttavia rilevato che nel 2010 si era manifestata una prolungata chiusura degli spazi aerei continentali a seguito del verificarsi di un'intensa attività vulcanica nel Nord Europa. Relativamente alle unità di servizio di rotta dei maggiori provider europei, si rilevano i buoni risultati della Francia +6,3%, Spagna +5,3%, Gran Bretagna +4,0% e Germania +3,6%. Tra i paesi emergenti si consolida inoltre il trend di forte crescita della Turchia +7,8%. In Italia la domanda di traffico di rotta a fine 2011, presenta un'evidente discontinuità rispetto alla tendenza generale europea, registrando a fine 2011 una diminuzione delle unità di servizio pari a -2,9% rispetto all'anno precedente.

Tale performance appare in totale antitesi con quanto avvenuto nel 2010 dove Enav era stato il provider con l'incremento maggiore tra i più importanti provider europei. Sulla determinazione di tale risultato, ha inciso fortemente la crisi socio-politica di alcuni paesi africani che ha portato, tra l'altro, alla prolungata chiusura dello spazio aereo libico. In mancanza di tale evento, il traffico aereo di rotta sarebbe risultato in linea con quello degli altri provider europei, che hanno invece risentito in misura limitata della crisi nord africana, in quanto le rotte che riguardano il continente africano sono molto importanti per Enav, avendo generato nel corso del 2010 circa il 21% del totale di unità di servizio prodotte dalla società.

Traffico totale di rotta unità di servizio (**)	2011	2010	Variazioni	
			n.	%
Francia	17.691.225	16.636.697	1.054.528	6,3%
Germania	12.739.932	12.294.212	445.720	3,6%
Gran Bretagna	9.860.212	9.480.262	379.950	4,0%
Spagna	9.099.189	8.641.861	457.328	5,3%
Italia (***)	8.369.860	8.621.257	(251.397)	-2,9%
EUROCONTROL	115.247.690	110.069.659	5.178.031	4,7%

(*) 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 decremento del numero delle unità di servizio pari a -2,9% a fronte dell'incremento del numero di voli assistiti pari a +0,7%. Quest'ultimo dato, integrato anche dalla categoria dei voli "Esente non comunicato ad Eurocontrol", evidenzia un aumento totale dei movimenti assistiti nell'ordine del +0,3%.

Traffico in rotta (numero di voli)	2011	2010	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	398.394	384.182	14.212	3,7%
Internazionale	1.320.105	1.326.880	(6.775)	-0,5%
Totale pagante	1.718.499	1.711.062	7.437	0,4%
Militare	59.706	54.511	5.195	9,5%
Altro esente	38.540	39.277	(737)	-1,9%
Totale esente	98.246	93.788	4.458	4,8%
Totale comunicato da Eurocontrol	1.816.745	1.804.850	11.895	0,7%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	124.009	129.902	(5.893)	-4,5%
Totale complessivo	1.940.754	1.934.752	6.002	0,3%

Traffico in rotta (unità di servizio)	2011	2010	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	2.008.757	1.988.048	20.709	1,0%
Internazionale	6.017.961	6.415.449	(397.488)	-6,2%
Totale pagante	8.026.718	8.403.497	(376.779)	-4,5%
Militare	326.671	199.798	126.873	63,5%
Altro esente	16.471	17.962	(1.491)	-8,3%
Totale esente	343.142	217.760	125.382	57,6%
Totale comunicato da Eurocontrol	8.369.860	8.621.257	(251.397)	-2,9%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	7.040	7.392	(352)	-4,8%
Totale complessivo	8.376.900	8.628.649	(251.749)	-2,9%

In particolare, la composizione del traffico di rotta è stato contraddistinto da:

- un *traffico internazionale commerciale* (pagante) in decisa contrazione, -6,2% in termini di unità di servizio ma solo -0,5% come numero di voli assistiti; all'interno di questa categoria, a concorrere in maniera determinante al risultato negativo delle unità di servizio è stato il trend del traffico di sorvolo, (-12,3% come numero di unità di servizio) essendo stato penalizzato quest'ultimo in maniera particolare dalla chiusura dello spazio aereo nord-africano;
- un *traffico nazionale commerciale* che presenta un risultato del +1,0% in termini di unità di servizio e +3,7% come numero di voli assistiti. Il dato annuo, nel complesso positivo, si compone di un periodo di costante crescita che va da gennaio ad ottobre, ed una inversione di tendenza negli ultimi due mesi dell'anno, novembre e dicembre, che registrano un pesante calo sia in termini di unità di servizio che di voli assistiti, da attribuirsi alla crescente percezione della crisi economica in atto anche in Europa;
- un *traffico esente* (il cui costo è a carico dello Stato) suddiviso in:
 - *traffico esente comunicato da Eurocontrol* che ha registrato un incremento del +57,6% nelle unità di servizio e del +4,8% nel numero dei voli assistiti, prevalentemente dovuto al forte impulso del traffico militare correlato alla crisi libica;
 - *traffico esente non comunicato ad Eurocontrol*, di residuale incidenza sui ricavi, evidenzia una perdita del -4,8% delle unità di servizio e del -4,5% del numero dei voli assistiti.

Traffico di terminale

Il traffico di terminale comunicato da Eurocontrol indica, a fine anno, un incremento complessivo del +1,8% in termini di unità di servizio e del +1,1% in termini di voli assistiti rispetto al 2010. Il sensibile miglioramento ottenuto rispetto all'anno precedente, in controtendenza rispetto al risultato del traffico di rotta, è dovuto al fatto che il traffico di terminale per sua natura non ha tra le sue componenti la direttrice del sorvolo, pesantemente penalizzata dalla crisi socio politica

del nord-africa. Tale fattore di negatività si è comunque riflesso sulla domanda di terminale 2011 relativamente alla direttrice di traffico *Internazionale Extra-Comunitario*. Quest'ultima componente, che comprende tra l'altro il traffico in partenza verso l'Africa, realizza una perdita del -1,1% in termini di unità di servizio e del -2,0% in termini di numero di voli assistiti. Di opposta tendenza, invece, il dato che conferma la vivacità del traffico *Comunitario*, +4,4% come unità di servizio e +3,4% come numero di voli; tendenza che, come precedentemente riportato, conferma il consolidamento delle direttrici di volo da e verso i paesi comunitari.

Contrariamente a quanto avvenuto nel passato, non sono stati i due maggiori scali nazionali Roma Fiumicino e Milano Malpensa a trainare il terminale verso il risultato positivo di fine anno. Dall'analisi dei dati, infatti, si nota come il risultato di fine anno è stato conseguito soprattutto grazie alla buona crescita registrata da altri importanti scali nazionali come Milano Linate, Catania e Palermo.

Traffico di terminale (*) (numero di voli)	2011	2010	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	355.319	355.033	286	0,1%
Internazionale	419.579	410.365	9.214	2,2%
<i>Internazionale Comunitario</i>	334.094	323.101	10.993	3,4%
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	85.485	87.264	(1.779)	-2,0%
Totale pagante	774.898	765.398	9.500	1,2%
Militare	25.406	26.368	(962)	-3,6%
Altro esente	23.176	22.857	319	1,4%
Totale esente	48.582	49.225	(643)	-1,3%
Totale comunicato da Eurocontrol	823.480	814.623	8.857	1,1%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	81.755	82.827	(1.072)	-1,3%
Totale complessivo	905.235	897.450	7.785	0,9%

Traffico di terminale (*) (unità di servizio)	2011	2010	Variazioni	
			n.	%
Nazionale	385.579	383.669	1.910	0,5%
Internazionale	515.696	501.931	13.765	2,7%
<i>Internazionale Comunitario</i>	367.400	351.939	15.461	4,4%
<i>Internazionale Extra-Comunitario</i>	148.296	149.992	(1.696)	-1,1%
Totale pagante	901.275	885.600	15.675	1,8%
Militare	12.664	12.153	511	4,2%
Altro esente	5.568	5.172	396	7,7%
Totale esente	18.232	17.325	907	5,2%
Totale comunicato da Eurocontrol	919.507	902.925	16.582	1,8%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	5.930	5.889	41	0,7%
Totale complessivo	925.437	908.814	16.623	1,8%

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

Investimenti e Ricerca

Il piano degli investimenti

Il Piano degli investimenti, aggiornato su base annuale attraverso una rimodulazione che tiene conto sia delle esigenze operative emerse in corso di anno che della situazione finanziaria aziendale, per il periodo 2011–2013 ha previsto un impegno complessivo del triennio pari a 405 milioni di Euro.

Attraverso gli interventi pianificati nel triennio, Enav intende mantenere la posizione primaria guadagnata nel contesto del trasporto aereo europeo grazie alle impegnative politiche di investimento sostenute in precedenza che hanno in larga misura anticipato la "vision" del nuovo network Air Traffic Management (ATM) che sta permeando il quadro di riferimento internazionale.

Il vasto programma di adeguamento e ammodernamento avviato negli ultimi anni ha interessato i quattro Centri di Controllo di Area, Roma, Milano, Padova e Brindisi, i sistemi di Torre dei maggiori aeroporti nazionali e gran parte delle reti operative di Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza, nell'ottica di realizzare un sistema di Air Traffic Management pienamente integrato e coerente con le strategie di convergenza europee definite nei piani Local Single Sky Implementation (LSSIP).

I programmi di investimento, da realizzare nel triennio, sono finalizzati a perseguire l'evoluzione del sistema ATM nazionale, attualmente in operatività, verso la nuova piattaforma comune europea in linea con gli obiettivi del programma SESAR, mediante una crescita graduale ed armonizzata ed in continuità nella fornitura dei servizi.

Nel periodo 1 gennaio - 31 dicembre 2011, relativamente agli investimenti, sono stati avviati programmi per circa 102,9 milioni di Euro. Tra gli interventi più rilevanti attivati con tali investimenti figurano:

- l'installazione ed integrazione delle funzionalità dei radar Modo S nei quattro ACC;
- l'ammodernamento della piattaforma hardware e software del sistema SATCAS;
- l'adeguamento e ristrutturazione dei servizi di fonia operativa connessi alla implementazione della nuova rete TLC (E-Net);
- l'ammodernamento e implementazione dei Sistemi di Radioassistenza;
- lo sviluppo del sistema integrato per la sicurezza (Security);
- l'adeguamento dei sistemi meteo aeroportuali all'emendamento 74 ICAO per gli aeroporti di Cagliari e Forlì;
- il completamento della ristrutturazione degli edifici di Roma ACC;
- l'ammodernamento del multifono di Roma ACC;
- il progetto NOAS per la progettazione degli spazi aerei;
- l'attività di prototipazione e sviluppo della nuova HMI nell'ambito del programma eATMS;
- l'ammodernamento e nuovi tools per l'addestramento del personale ATS presso Academy.

Con riferimento ai progetti di investimento finanziati si evidenzia che, nel corso del 2011, è intervenuto il definanziamento dell'investimento riguardante l'ammodernamento tecnologico infrastrutturale dell'aeroporto Falcone-Borsellino di Palermo, da parte delle Autorità di Governo, per la non immediata cantierabilità delle opere (58,3 milioni di Euro). A seguito di tale comunicazione, Enav ha risolto il contratto con Selex Sistemi Integrati per impossibilità sopravvenuta.

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. I 303 progetti 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 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 stata completata nel 2011 e le operazioni di collaudo sono iniziate a gennaio 2012. A valle degli altri due rilasci, riguardanti l'interoperabilità e il *Sesar compliant*, il progetto entrerà in esercizio, con data prevista nel 2017.

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.

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, la cui proprietà è della Commissione Europea, è stato realizzato da ESA, l'Agenzia Spaziale Europea.

Politica ambientale

Il contributo di Enav per lo sviluppo di un sistema ATM che possa ridurre l'impatto ambientale connesso alle operazioni di volo è continuato anche nel 2011. Come riportato nel *Flight Efficiency Plan* (FEP) 2012 di Enav, il miglioramento del network ATS e delle procedure aeroportuali (inclusi i *taxi-out time*) ha portato ad un risparmio del carburante che è stimabile, per le sole nuove azioni implementate nel 2011, in 11 milioni di chilogrammi, una riduzione di 1 milioni di chilometri percorsi ed una minore emissione di anidride carbonica per 34,6 milioni di chilogrammi.

Mantenendo gli elevati livelli di sicurezza operativa (*safety*) e di qualità del servizio (capacità ATC e puntualità) raggiunti, il FEP di Enav, anche per il triennio 2012-2014, definisce un programma di attività che l'azienda intende realizzare per aumentare l'efficienza delle operazioni aeree e per

ottimizzare ulteriormente le traiettorie dei voli (sul piano orizzontale e verticale) e ridurre, per quanto possibile, i tempi di volo e delle operazioni degli aeromobili al suolo permettendo, agli *airspace users*, un minor consumo di carburante e, quindi, una minor produzione di emissioni di CO₂.

L'importanza del FEP di Enav ha riscontrato il plauso dell'ENAC che, nell'ambito della definizione del Piano Nazionale di Prestazione, ha voluto indicare proprio il piano per l'efficienza dei voli, quale strumento utile per il monitoraggio della *Key Performance Area Environment*, definita dal Regolamento Comunitario sul *Performance Scheme* (Reg. CE n. 691/2010).

Le aree di intervento previste dal FEP di Enav sono state confermate per il primo periodo di riferimento del *Performance Scheme* (2012-2014) e, pertanto, la rendicontazione che l'azienda produrrà potrà contribuire alla definizione di eventuali obiettivi nazionali per la riduzione degli impatti ambientali e per il contrasto ai cambiamenti climatici. Oltre agli interventi pianificati nel per il triennio 2012-2014, nel FEP 2012 sono riportati anche i risultati raggiunti nel 2011. In particolare si evidenzia:

- *"En-Route - Progettazione dello spazio aereo e Fruibilità del network"*, interventi per la realizzazione di rotte più dirette e quote di volo ottimali che possano ridurre, nel loro complesso, i consumi di carburante. In questo specifico dominio, le azioni 2011 hanno portato al miglioramento nella pianificazione dei profili di volo e ad una riduzione di circa 1 milione di chilometri pianificati, con un equivalente risparmio di carburante stimabile in circa 8,5 milioni di chilogrammi e, quindi, con una correlata riduzione delle emissioni di CO₂ di circa 27 milioni di chilogrammi.
- *"TMA - Progettazione ed utilizzo"*, interventi progettuali sul network ATS al fine di consentire agli aeromobili di percorrere minori distanze, con discese/salite più continue ed efficienti. Questa linea di intervento mirata alla fase di avvicinamento, nel 2011, ha portato ad una riduzione delle distanze pianificate stimabile in circa 107 mila chilometri ed una correlata diminuzione di carburante e CO₂, rispettivamente, per circa 285 mila e circa 900 mila di chilogrammi.
- *"Operazioni aeroportuali"*, interventi tesi a migliorare l'efficienza della movimentazione al suolo, con riduzione dei tempi di rullaggio degli aeromobili in partenza. Su 14 aeroporti italiani oggetto dell'attività prevista dal FEP di Enav, nel 2011, rispetto al 2010, si è conseguito un risparmio medio dei *taxi-out time* stimabile in circa 8 secondi, corrispondenti a 163 mila minuti di rullaggio risparmiati agli aeromobili in partenza, con un minor consumo di carburante pari a circa 2,2 milioni di chilogrammi ed una riduzione di 6,9 milioni di chilogrammi di CO₂.
- *"Formazione e addestramento continuo dei controllori del traffico aereo"*, mirato a realizzare una sempre più sicura, ma anche efficiente gestione dei voli con un'accresciuta consapevolezza del ruolo che il personale operativo e l'ATM svolge a tutela dell'ambiente.

Le misure previste nel FEP sono strutturali e persistenti, pertanto, i risultati raggiunti sono incrementali e cumulabili anno per anno. Dalla prima edizione del FEP, fine 2008, le attività implementate hanno portato, complessivamente, alla riduzione delle distanze pianificate stimabile in circa 18 milioni di chilometri, con un potenziale risparmio di oltre 98 milioni di chilogrammi di carburante e con minori emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera per circa 310 milioni di chilogrammi.

Nel periodo 2008-2011, in termini di valore economico, il risparmio che il FEP di Enav ha prodotto per i propri clienti è valutabile, approssimativamente, intorno ai 60 milioni di Euro, di cui circa 8 milioni solo per i provvedimenti implementati nell'ultimo anno.

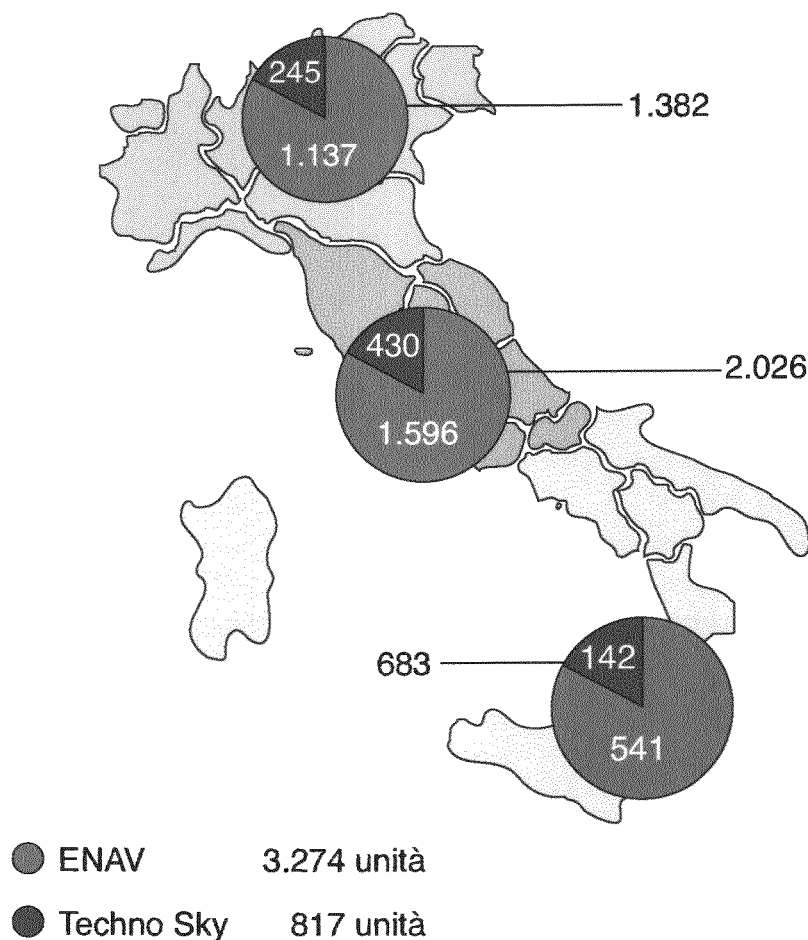
Pur avendo già realizzato gli interventi più importanti, Enav intende proseguire nel continuo miglioramento della *Flight Efficiency* e confida che la nuova geografia ATS, insieme alle procedure P-NAV e all'ottimizzazione della gestione dei flussi, consentite dalla *Performance Based Navigation*

(PBN), possano valorizzare ulteriormente i contributi che l'azienda riesce a garantire, anche per questo nuovo ciclo triennale del FEP (2012-2014), sia nell'ottica della sostenibilità ambientale, sia 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 2011 era di 3.274 unità. Il dato complessivo finale evidenzia un incremento di 23 risorse rispetto a fine 2010, di poco inferiore a quanto pianificato in sede di budget (3.302 unità). La gestione 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 2011 risultava di 817 unità. Nella tabella seguente è riportata la distribuzione del personale sul territorio nazionale.



Organizzazione

Gli interventi organizzativi più significativi intervenuti durante il 2011 e, successivamente alla nomina dall'Amministratore Unico, proseguiti nei primi mesi del 2012 hanno avuto come obiettivo quello di incidere significativamente sulle caratteristiche del sistema aziendale, al fine di adeguarlo rapidamente al mutato contesto economico di riferimento, in particolare per aumentare l'efficienza aziendale a fronte del passaggio dal regime del *Cost Recovery* a quello del *Performance Plan*.

Tale obiettivo verrà sviluppato nel corso del 2012 attraverso una revisione dei processi di funzionamento aziendale che consentirà uno sviluppo della capacità di reazione al cambiamento e un incremento dei livelli di efficienza. In termini di modello organizzativo questi obiettivi comporteranno uno snellimento delle strutture e la riduzione del numero dei diretti riporti all'Amministratore Unico. Per quanto riguarda specificatamente gli interventi attuati, questi possono essere ricondotti alle seguenti aree di intervento:

1. *Adeguamento al nuovo assetto societario*, mediante la soppressione del ruolo del Segretario Generale, introdotto nel 2009 con l'obiettivo prevalente di supportare il vertice aziendale nei rapporti con il Consiglio di Amministrazione;
2. *Contenimento dei riporti diretti all'Amministratore Unico e riduzione della catena di comando*, attuate mediante i seguenti interventi organizzativi:
 - confluenza del ruolo e delle funzioni precedentemente attribuite alla Direzione Generale all'interno del ruolo e delle funzioni dell'Amministratore Unico;
 - riunificazione delle attività e competenze precedentemente distribuite tra la funzione "Gestione Amministrativa Progetti", situata nell'Area Amministrativa, e la funzione "Gestione Tecnica Progetti", presente nell'ambito dell'Area Tecnica, sotto la responsabilità della nuova funzione "Program Management Office", allocata nell'Area Tecnica, nella quale sono pure confluite le competenze e la realizzazione dei progetti di investimento in materia di security aziendale e di sistemi informativi gestionali;
 - accorpamento delle strutture preposte alla *safety* e alla *security*, con l'obiettivo di presidiare in modo unitario le diverse tematiche di sicurezza (del volo, fisica, delle informazioni);
 - ricollocazione, alle dipendenze della funzione Attività Internazionali, della funzione SESAR, nell'ambito del processo di centralizzazione delle attività internazionali;
 - unificazione sotto la nuova funzione "Amministrazione, Finanza e Controllo" delle competenze precedentemente distribuite tra l'Area Amministrativa e la funzione Pianificazione e Controllo, anche al fine di assicurare una migliore integrazione delle dinamiche economico, patrimoniali e finanziarie.
3. *Miglior presidio dei processi*, mediante:
 - attribuzione, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Unico, della funzione Acquisti al fine di rafforzare il processo di procurement e di conseguire significativi obiettivi di *cost efficiency*;
 - costituzione, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Unico, della funzione Qualità e Sistemi di Gestione al fine di integrare in ottica sinergica i diversi Sistemi Aziendali di Gestione (Qualità, Safety, Security);
 - istituzione, alle dirette dipendenze dell'Area Operativa, della funzione "Coordinamento Sviluppo Tecnologico", con l'obiettivo di coordinare le esigenze di innovazione tecnologica delle strutture territoriali e centrali dell'Area, oltre che la ricollocazione, all'interno della stessa Area Operativa,

della funzione "Normativa ATS e Validazione Operativa" per una migliore integrazione delle attività di competenza con i processi di erogazione dei servizi ANS;

- accentramento, in staff al responsabile dell'Area Operativa, delle attività di programmazione quadrimestrale dei turni del personale operativo al fine di ottimizzare l'impiego del personale diretto di produzione.

4. *Snellimento delle strutture e focalizzazione sulle attività "core" attraverso:*

- la ridefinizione delle competenze e delle attività precedentemente attribuite alla funzione "Relazioni Esterne e Comunicazione" alla sola "Comunicazione";
- la focalizzazione delle competenze e delle attività precedentemente attribuite alla funzione "Segretario Generale" agli "Affari Legali e Societari";
- l'istituzione della funzione "Rapporti con le Istituzioni" alle dirette dipendenze dell'Amministratore Unico;
- la riorganizzazione e il posizionamento della funzione "Academy" alle dirette dipendenze della funzione Risorse Umane, anche al fine di consolidare il ruolo di "service interno" nell'erogazione dei processi di formazione aziendale.

Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro

L'organizzazione della sicurezza del lavoro in Azienda, articolata con una presenza territoriale di addetti al servizio di prevenzione e protezione (ASPP), ha consentito un'efficace e continua attività di supporto ai Delegati di funzioni del datore di lavoro, provvedendo ad una periodica attività di monitoraggio dell'applicazione delle misure di prevenzione e protezione adottate e degli adempimenti legislativi, proponendo tempo per tempo gli interventi necessari per gestire le eventuali non conformità.

Nel corso del 2011 è stata eseguita presso diversi impianti Aziendali l'attività di monitoraggio ambientale degli agenti fisici, quali ad esempio: illuminamento, rumore, qualità dell'aria, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, radon, ecc., che possono incidere sulla sicurezza, salute e comfort dei lavoratori.

Nel periodo in esame è proseguita l'attività formativa e informativa svolta dal Servizio di prevenzione e protezione in merito ai rischi specifici e all'aggiornamento degli addetti alla gestione delle emergenze; il corso base per i lavoratori in modalità e-learning è stato gestito in collaborazione con la Funzione Academy, i corsi di primo soccorso sono stati tenuti dai Medici Competenti e quelli antincendio dai Vigili del Fuoco.

È stata avviata una complessa attività di censimento, catalogazione ed archiviazione (informatica e cartacea) della documentazione Aziendale in materia di sicurezza del lavoro attivando anche le opportune procedure per l'adeguamento nei confronti del nuovo Regolamento di semplificazione di prevenzione incendi.

È stata completata l'elaborazione della versione aggiornata del piano di emergenza per ognuno dei siti Aziendali principali, con l'inserimento di parti totalmente nuove e la modifica di altre già esistenti. Annualmente vengono effettuate le esercitazioni antincendio simulando l'attuazione delle istruzioni presenti nei citati piani di emergenza con una generale partecipazione del personale presente, in funzione delle varie esigenze lavorative. Al fine di migliorare costantemente la sinergia con le varie realtà coesistenti nei siti Enav, le esercitazioni, in molteplici casi, vengono effettuate congiuntamente ai vigili del fuoco locali che, utilizzando appositi mezzi di soccorso, intervengono direttamente

all'interno dei luoghi di lavoro Aziendali. In casi specifici hanno partecipato anche i medici competenti che, con l'ausilio di appositi manichini, hanno simulato manovre di primo soccorso e di rianimazione cardio-polmonare dando idonea concretezza alla formazione obbligatoria degli Addetti al Primo Soccorso.

Continua l'attività di consultazione e di coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza unitamente al processo di sviluppo della cultura della sicurezza all'interno dell'Azienda, testimoniato, tra l'altro, dalle numerose riunioni di cooperazione e coordinamento unitamente all'elaborazione dei documenti unici di valutazione dei rischi da interferenze ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 81/08 e s.m.i..

Anche nel periodo in esame, come di consueto, sono stati effettuati i sopralluoghi e le riunioni periodiche presso le Unità Produttive previsti dalla normativa, con la redazione di appositi verbali.

Formazione

Le ore di formazione erogate durante il 2011 da Academy manifestano una flessione del 10% rispetto al trend ormai consolidato degli ultimi anni. Le ore complessive sono state di 226.700, di cui 208.000 per formazione tecnico operativa, 4.200 per la formazione tecnologica e 14.500 per la formazione manageriale e tecnico-amministrativa. La fisiologica flessione della domanda interna è stata in parte compensata da un maggiore impegno dell'Academy sul mercato esterno che ha visto l'erogazione di 16.950 ore per 190 partecipanti esterni.

- *ANSTraining* ha continuato l'attività di formazione istituzionale secondo il trend ormai consolidato da tempo; sono stati attivati 6 nuovi corsi *Ab-initio* qualifica APS/RAD, 6 nuovi corsi per la qualificazione di Istruttori operativi e Metodologia Didattica, 4 nuovi corsi di conversione qualifica ACS/RAD, per un totale complessivo di 219 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*, ha visto incentrata l'attività 2011 sul completamento del ciclo di formazione/aggiornamento per la omogeneizzazione delle conoscenze tecniche del personale di Enav; durante il 2011 è stata delineata l'offerta complessiva e, sulla base delle linee guida ATSEP, è stato realizzato un percorso formativo "ad hoc" di livello universitario sui temi *Initial Training* (parte *Qualification*) destinato oltre che ai tecnici Enav anche ai tecnici di TechnoSky. Tale percorso biennale avrà termine nel 2012. Nel 2011 sono state erogate 4.234 ore complessive di formazione ed è stata avviata la progettazione per lo sviluppo dei contenuti relativi ai temi *Initial Training* (*Basic e Qualification*) con l'obiettivo di erogare i corsi *in-house* utilizzando docenti interni Enav.
- La *Formazione Manageriale e Tecnico Amministrativa* ha realizzato complessivamente 14.500 ore di formazione, di cui 4.600 su materie obbligatorie e 9.900 su temi non obbligatori. Il numero delle partecipazioni su questi ultimi contenuti è stato pari a circa 900 unità. 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. Da segnalare in questo senso

l'avvio del progetto formativo destinato ai Quadri sull'Orientamento alla performance e il percorso per lo sviluppo di *soft skill* internazionali di comunicazione, negoziazione e gestione progetti. Sono proseguite inoltre le attività di supporto per la partecipazione a iniziative di formazione *in-house* ed esterna di personale Enav su specifici temi di funzione (Risorse Umane, Amministrazione, Legale,...). 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, sicurezza aeroportuale, sicurezza delle informazioni, privacy), nonché la formazione non obbligatoria, tra cui i corsi a catalogo e di lingua. È stata inoltre progettata una collana di titoli interni Enav dedicati a favorire una conoscenza diffusa del contesto in cui Enav opera e delle principali attività sviluppate dall'azienda in campo ATC e sul piano internazionale.

- Nell'ambito della *Formazione finanziata* sono stati avviati progetti e piani formativi nell'ambito del finanziamento Fondimpresa che nel 2011 ha visto un ritorno economico di circa 300 migliaia di Euro.
- *Progetti Formativi Integrati*: il 2011 ha visto un'accelerazione delle iniziative di formazione indirizzate ai mercati esterni del settore Aviation. In questo contesto si sono sviluppati ed erogati servizi formativi ad alta specializzazione per il provider ANS cinese ATMB-East China ed per il provider ANS ucraino UKSATSE (per un totale di circa 100 controllori), entrambi posizionati sulle tecniche operative di gestione di traffico in avvicinamento simultaneo su piste parallele. In aggiunta a queste due iniziative di particolare rilevanza, Academy ha fornito percorsi formativi anche al provider ANS albanese NATA ed al provider ANS libico LCAA (per un totale di circa 40 controllori). Un'ulteriore prospettiva che si è concretamente affermata durante il 2011 ha visto come destinatari gli istituti d'istruzione secondaria superiore ad indirizzo aeronautico - in particolare quelli di Ragusa, Catania e Brindisi - che hanno vissuto in Academy un periodo di formazione e di "avvicinamento" al mondo professionale del controllo del traffico aereo particolarmente significativo, che ha offerto ai diplomandi ed ai neo-diplomati uno specifico e "distintivo" percorso di istruzione e di crescita.

Sono da menzionare inoltre:

- le iniziative di formazione interna (Training the trainer) promosse dalla Funzione Ingegneria didattica e Metodologie con Workshop specifici sui temi della gestione dell'apertura dei corsi, della lezione interattiva e della valutazione e sui temi dell'interculturalità al fine di aumentare il livello qualitativo dei corsi e l'attenzione verso i partecipanti interni ed esterni quest'ultimi in gran parte provenienti da paesi stranieri;
- l'integrazione dei processi di Academy nell'ambito del più ampio progetto ESPER; è stata realizzata l'analisi dei processi di gestione della formazione e sono cominciate le attività di raccolta dei requisiti di dettaglio e di analisi funzionale, il tutto finalizzato alla realizzazione, messa in esercizio e collaudo del progetto entro il 2012;
- le attività per l'approvazione tecnica dei progetti esecutivi che hanno recepito la nuova normativa in materia antisismica, la consegna del cantiere ed il contestuale "inizio lavori" per la realizzazione del secondo edificio a Forlì, destinato ad ospitare le tecnologie di simulazione e le aule polifunzionali.

La certificazione ENAC e le certificazioni dei sistemi di gestione della qualità e della sicurezza delle informazioni

Nel mese di giugno del 2011, Enav ha ottenuto il rinnovo della certificazione "Single European Sky" (SES) da parte di ENAC quale fornitore di servizi di navigazione aerea, al termine di un programma di audit effettuati tra la data di rilascio del primo rinnovo (giugno 2009) ed il primo semestre 2011. Nel corso del 2011, inoltre, Enav è stata oggetto di audit da parte di ENAC al fine di verificare il mantenimento dei requisiti certificativi necessari al rinnovo, ottenuto a gennaio 2012, della certificazione quale "Organizzazione di formazione".

Relativamente alla Certificazione del Sistema di Gestione della Qualità, l'Ente di Certificazione Internazionale DNV (Det Norske Veritas) ha effettuato nel corso dell'anno le attività di audit necessarie per la verifica del mantenimento dei requisiti di certificazione ISO 9001:2008, in vista del prossimo rinnovo previsto per il 2013. Inoltre, lo stesso Ente di Certificazione ha rilasciato ad Enav la certificazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni secondo lo standard ISO 27001, al termine di un ciclo di audit che ha interessato le funzioni centrali competenti ed un campione significativo di strutture territoriali.

Per quanto riguarda la flotta aerea di Radiomisure, Enav ha conseguito la "Licenza di esercizio di lavoro aereo" per voli per rilevamenti e osservazioni, rilasciata da ENAC. Infine, il "Certificato di Approvazione per l'impresa per la gestione della navigabilità continua", rilasciato sempre da ENAC nel 2009, è stato esteso anche al nuovo aeromobile Piaggio P180, entrato a far parte della flotta negli ultimi anni.

Altre Informazioni

Contratti di Programma e di Servizio STATO /Enav

Il contratto di servizio relativo al periodo 2007-2009 ha concluso il suo iter approvativo ed è stato registrato presso la Corte dei Conti il 12 marzo 2012. A seguito, quindi, della registrazione del contratto, la Società ha predisposto una lettera di richiesta al Ministero dell'Economia e delle Finanze nella quale si richiede la corresponsione ad Enav dei crediti relativi al triennio 2007-2009 che ammontano a 232 milioni di Euro.

Il contratto di programma invece, dopo essere stato sottoscritto anche dal Ministro dell'Economia e delle Finanze, concluderà l'iter nei prossimi mesi con la registrazione alla Corte dei Conti.

Per quanto concerne i contratti di programma e servizio per il triennio 2010-2012, si sono svolte negli ultimi mesi del 2011 degli incontri tecnici tra i rappresentanti Enav e i rappresentanti delle Istituzioni nazionali competenti al fine di avviare a conclusione l'iter negoziale dei suddetti contratti. Sulla base di quanto concordato con i Referenti Istituzionali sono stati consolidati i testi dei due contratti nel corso del mese di Aprile 2012.

I documenti saranno quindi inviati nel mese di Maggio dal Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture, dei Trasporti e dello Sviluppo Economico ai soggetti firmatari per la sottoscrizione.

Decreto legislativo 231/2001

Enav ha provveduto all'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs n. 231/2001, giunto alla sua quarta edizione. Il Modello, ritenuto conforme dall'Organismo di Vigilanza, tiene conto delle variazioni normative intercorse e delle evoluzioni organizzative interne.

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., con connessi provvedimenti di perquisizione e sequestro di documentazione riguardante procedure di approvvigionamento, con specifico riferimento a rapporti intercorsi con alcune società.

Il 19 novembre 2011 sono stati eseguiti i decreti di perquisizione e sequestro nei confronti di alcuni dirigenti ed ex dirigenti indagati per le ipotesi di reato di cui all'art. 319 c.p. ovvero di cui all'art. 378 c.p. ed è stata applicata una misura cautelare nei confronti dell'Amministratore Delegato per l'ipotesi di concorso nella commissione del reato di cui all'art. 7, commi 2 e 3, Legge n. 194/1975 e all'art. 4, comma 1, Legge n. 659/1981.

Nel dicembre 2011 e nel corso dei primi mesi del 2012 è stata sottoposta a sequestro altra documentazione aziendale riguardante procedure di approvvigionamento, con specifico riferimento ai rapporti contrattuali intercorsi con Selex Sistemi Integrati nel periodo 2002 – 2010 nonché con altre società.

In merito a tali rapporti la Società, nel corso del 2011 e dei primi mesi del 2012, ha proseguito ed intensificato le verifiche interne, anche mediante il coinvolgimento della Funzione Audit e di altre strutture aziendali, con finalità di verifica del rispetto delle procedure e dei protocolli interni, e della regolarità per quanto attiene le attività di approvvigionamento e di esecuzione contrattuale. In proposito, sono state riscontrate alcune anomalie relativamente ad un contratto con Selex Sistemi Integrati in materia di sistema di multilaterazione, con riferimento al quale è emerso che le attività di posa in opera risultano non ancora eseguite e tuttavia poste alla base di una cessione di credito.

Con riferimento a quanto sopra, la Società ha avviato contatti con Selex Sistemi Integrati per acquisire eventuali ulteriori riscontri ed informazioni e procedere all'esame, in contraddittorio con la stessa, delle risultanze degli accertamenti effettuati anche ai fini di intraprendere tutte le più opportune iniziative a tutela dei propri interessi.

Stante comunque quanto accertato internamente con riguardo al citato contratto di multilaterazione e fatta salva la possibilità di rivalsa in tutto o in parte nei confronti del fornitore, la Società ha prudenzialmente ritenuto di accantonare a fondo rischi un importo pari al valore delle attività di posa in opera.

Per tutti gli aspetti relativi a questo contratto, nonché agli altri oggetto di verifica, la Società ha assicurato ed assicurerà la massima collaborazione alle indagini delle autorità inquirenti.

È stato inoltre affidato, ad esito di gara, l'incarico (attualmente in corso di esecuzione) ad una primaria società di consulenza di effettuare una "survey" per valutare la congruità dei corrispettivi contrattuali relativi ai più rilevanti contratti in corso di esecuzione con Selex Sistemi Integrati, congruità fatta oggetto, a suo tempo, di valutazione delle apposite commissioni di gara nell'ambito delle normali

procedure aziendali. Il valore dei contratti oggetto di tale analisi è pari a circa 226,3 milioni di Euro. In relazione a tutto quanto sopra detto, alla luce degli accertamenti ad oggi effettuati, si ritiene che non sussistono rischi significativi che possano compromettere la consistenza del patrimonio attuale e prospettiva della Società e del Gruppo.

Decreto legislativo 196/2003

Anche per l'anno 2011, Enav ha realizzato il Documento Programmatico sulla Sicurezza (DPS), predisposto ai sensi degli artt. 31, 34 e 35 del d.lgs. 196/2003, Codice in materia di protezione dei dati personali che costituisce una misura minima di sicurezza, da adottare per assicurare un livello minimo di protezione dei dati personali in caso di trattamento effettuato con o senza strumenti elettronici e contiene idonee informazioni riguardo alle misure di sicurezza attinenti il trattamento in azienda dei dati personali.

L'Analisi dei rischi, documento allegato al Documento programmatico sulla Sicurezza per l'anno 2011, ha visto la collaborazione di tutte le Funzioni Aziendali ed ha portato all'elaborazione di un nuovo piano di mitigazione del rischio a medio - lungo termine, monitorato costantemente per adeguarlo alle modifiche organizzative ed operative che intervengono in azienda.

È stata effettuata, inoltre, in raccordo con le Funzioni aziendali Sistemi Informativi Gestionali e Security, ognuna per gli aspetti di propria competenza, così come previsto dal Provvedimento del Garante della Privacy del 27 novembre 2008, la valutazione sull'operato degli Amministratori di Sistema.

Nel corso del 2011 si è provveduto, inoltre, alla rivisitazione dell'Informativa sul trattamento dei dati personali consegnata a tutti i lavoratori dipendenti (a tempo indeterminato, determinato o intermittenti), ai collaboratori esterni, ai borsisti e a coloro che svolgono stage in azienda.

La predetta informativa sostituisce ed abroga la precedente in quanto, in conformità alle prescrizioni del Garante per la protezione dei dati personali, tiene conto delle innovazioni tecnologiche e organizzative tempo per tempo intervenute che hanno diretta conseguenza sul trattamento dei dati personali dei lavoratori e sulla loro tutela e riservatezza.

Il Decreto Legge "Semplifica Italia", attualmente all'esame del Parlamento per la conversione in legge, se da un lato ha eliminato l'obbligo della stesura e dell'aggiornamento entro il 31 marzo di ogni anno del DPS, dall'altro ha riaffermato l'imprescindibile adozione delle misure minime di sicurezza previste dal Codice della Privacy. Per quanto sopra, l'Enav, a propria tutela, in relazione alla propria complessità organizzativa ed alla specificità della mission aziendale, sta, comunque, predisponendo anche per l'anno 2012, un documento che sarà sottoscritto dall'Amministratore Unico, Titolare del trattamento dei dati personali, utile ad attestare e garantire l'applicazione della disciplina posta a tutela dei dati personali all'interno della propria realtà aziendale, così come previsto dalla vigente normativa in materia.

Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Enav S.p.A. e del Gruppo

Dati Economici Enav S.p.A.

L'esercizio 2011 di Enav chiude con un utile di esercizio di 12.437 migliaia di Euro in diminuzione di 3.065 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente come riportato nel prospetto seguente (importi in migliaia di Euro):

	2011	2010	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	771.325	738.806	32.519	4,4%
Altri ricavi	43.940	39.630	4.310	10,9%
Totale ricavi	815.265	778.436	36.829	4,7%
Costi del personale	(391.090)	(379.616)	(11.474)	3,0%
Costi esterni	(208.304)	(207.081)	(1.223)	0,6%
Incrementi per lavori interni	4.078	3.103	975	31,4%
Ebitda	219.949	194.842	25.107	12,9%
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(175.073)	(156.336)	(18.737)	12,0%
Contributi PON	16.796	16.170	626	3,9%
Ebit	61.672	54.676	6.996	12,8%
Proventi (oneri) finanziari	(10.092)	(4.220)	(5.872)	139,1%
Proventi (oneri) straordinari	(4.316)	(1.457)	(2.859)	196,2%
Risultato ante imposte	47.264	48.999	(1.735)	-3,5%
Imposte correnti, anticipate e differite	(34.827)	(33.497)	(1.330)	4,0%
Utile netto	12.437	15.502	(3.065)	-19,8%

I ricavi sono aumentati complessivamente del 4,7% attestandosi a 815,3 milioni di Euro principalmente per il balance sia di rotta che di terminale rilevato nell'esercizio per complessivi 56,2 milioni di Euro (+27,3 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2010) che per i ricavi legati alle esenzioni che registrano un incremento complessivo di 23 milioni di Euro, rispetto all'esercizio precedente, principalmente connesso alle maggiori unità di servizio esenti di rotta, (+57,6% rispetto al 2010) per il traffico militare correlato alla crisi libica. Relativamente ai ricavi derivanti dal traffico pagante si è assistito ad un decremento dei ricavi di rotta di circa 10 milioni di Euro, rispetto al 2010, a seguito del minor traffico assistito registrato nell'anno per gli eventi precedentemente riportati (-4,5% in termini di unità di servizio rispetto al 2010) pure in presenza di un incremento tariffario per il 2011 del 2,7%;

decremento che si attesta invece ad oltre 50 milioni di Euro se posto a confronto con il dato di budget. Andamento opposto ha invece registrato la componente legata ai ricavi di terminale che si è incrementata di 7,2 milioni di Euro rispetto al 2010, sia per il maggior traffico assistito (+1,8% in termini di unità di servizio rispetto al 2010) che per la maggiore tariffa applicata (+9,90 Euro rispetto al 2010).

Il costo del personale registra un incremento di 11,5 milioni di Euro (+3%) derivante da un aumento della componente fissa della retribuzione a seguito sia del riconoscimento dell'inflazione per il periodo 2008/2009 in conformità all'accordo sindacale del mese di gennaio 2011, che alla trasformazione di una quota del premio di risultato del personale dipendente in retribuzione fissa spalmato su quattordici mensilità; conseguentemente si è registrato una diminuzione della componente variabile della retribuzione anche a seguito del diverso criterio di calcolo del premio di risultato variabile determinato in percentuale all'incremento del valore della produzione aziendale dell'anno rispetto al dato consolidato del 2009. La contrazione dei ricavi ha quindi portato ad un minore accantonamento pari a -35,29% rispetto al 2010.

A seguito delle suddette variazioni e all'andamento dei costi esterni, tendenzialmente stabili (+0,6%) rispetto al 2010, il margine operativo lordo (Ebitda) pari a 219,9 milioni di Euro è cresciuto del 12,9%. La voce ammortamenti, svalutazione ed accantonamenti è aumentata di 18,7 milioni di Euro sia per i maggiori ammortamenti legati all'entrata in uso di progetti di investimento avviati negli esercizi precedenti per 13,2 milioni di Euro che per la rilevazione di accantonamenti al fondo rischi al fine di tener conto di passività che potrebbero emergere su fattispecie connesse al contratto del sistema di multilaterazione di cui si è detto, oltre che, come meglio specificato nella nota integrativa, per tenere conto di passività eventuali che potrebbero emergere dalla risoluzione del contratto riguardante l'ammodernamento infrastrutturale tecnologico dell'aeroporto di Palermo. Per effetto di tale variazione, il margine operativo si attesta a 61,7 milioni di Euro in incremento del 12,8% rispetto al 2010.

La gestione finanziaria registra un peggioramento di 5,9 milioni di Euro derivante principalmente dai maggiori interessi passivi sui finanziamenti a seguito di un incremento nell'esposizione verso le banche che per i più alti tassi di interesse applicati.

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

Gruppo Enav

Con riferimento ai dati del Gruppo Enav, si registra un margine operativo lordo pari a 220,4 milioni di Euro in incremento di circa il 12% rispetto all'esercizio precedente. Tale risultato è determinato dai maggiori ricavi rilevati dalla Controllante che hanno compensato l'incremento del costo del personale di Gruppo (+3,5% rispetto al 2010) riguardante sia Enav per le motivazioni precedentemente riportate che Techno Sky per l'effetto derivante dal rinnovo del CCNL. I costi esterni risultano tendenzialmente allineati con quelli dell'esercizio precedente. Il risultato operativo netto si attesta a 49,3 milioni di Euro e risente sia dell'effetto negativo connesso ai maggiori ammortamenti legati all'entrata in esercizio di diversi progetti di investimento sia alla rilevazione degli accantonamenti prudenziali a fondo rischi. Il risultato ante imposte di 34,7 milioni di Euro, in decremento del 6,8% rispetto all'esercizio precedente, risente del peggioramento della gestione finanziaria, essenzialmente

per i maggiori interessi passivi sui finanziamenti dovuti all'incremento dell'esposizione bancaria e dei correlati tassi di interesse nonché ai risultati della gestione straordinaria.

Infine, il carico fiscale a livello di Gruppo pari a 36,1 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 una perdita nel bilancio consolidato di 1,4 milioni di Euro.

	2011	2010	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	775.249	743.761	31.488	4,2%
Altri ricavi	44.198	39.003	5.195	13,3%
Totale ricavi	819.447	782.764	36.683	4,7%
Costi del personale	(446.948)	(431.768)	(15.180)	3,5%
Costi esterni	(177.620)	(177.324)	(296)	0,2%
Incrementi per lavori interni	25.523	22.355	3.168	14,2%
Ebitda	220.402	196.027	24.375	12,4%
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(187.858)	(168.709)	(19.149)	11,4%
Contributi PON	16.796	16.170	626	3,9%
Ebit	49.340	43.488	5.852	13,5%
Proventi (oneri) finanziari	(10.196)	(4.108)	(6.088)	148,2%
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0	0	0,0%
Proventi (oneri) straordinari	(4.386)	(2.100)	(2.286)	108,9%
Risultato ante imposte	34.758	37.280	(2.522)	-6,8%
Imposte correnti, anticipate e differite	(36.152)	(35.133)	(1.019)	2,9%
Utile/(Perdita) d'esercizio	(1.394)	2.147	(3.541)	-164,9%

Dati patrimoniali Enav S.p.A.

	2011	2010	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	96.635	88.588	8.047
Immobilizzazioni materiali	1.246.215	1.265.381	(19.166)
Immobilizzazioni finanziarie	114.817	114.817	0
Capitale immobilizzato	1.457.667	1.468.786	(11.119)
Rimanenze di magazzino	69.329	71.024	(1.695)
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	822.609	710.871	111.738
Debiti	(362.030)	(297.369)	(64.661)
Fondi per rischi ed oneri	(62.235)	(58.973)	(3.262)
Ratei e risconti passivi	(144.596)	(200.527)	55.931
Capitale d'esercizio	323.077	225.026	98.051
Trattamento di fine rapporto	(40.108)	(40.287)	179
Capitale investito netto	1.740.636	1.653.525	87.111
Coperto da:			
Capitale proprio	1.250.707	1.252.270	(1.563)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	489.929	401.255	88.674
	1.740.636	1.653.525	87.111

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

Analizzando l'andamento del capitale immobilizzato e del capitale di esercizio, si registra un decremento del primo di 11,1 milioni di Euro per effetto di ammortamenti dell'esercizio superiori rispetto agli investimenti realizzati ed a un incremento del secondo per 98 milioni di Euro come effetto delle seguenti variazioni compensative dei singoli componenti:

- incremento della voce crediti per complessivi 111,7 milioni di Euro attribuibile ai maggiori crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per 105,5 milioni di Euro per la quota maturata nell'esercizio ed il ritardo nell'incasso dei crediti maturati negli esercizi precedenti; un incremento nei crediti tributari per 18,8 milioni di Euro principalmente per il maggiore credito IVA formatesi nell'esercizio a seguito dei cambiamenti normativi sul DPR 633/72; l'effetto netto positivo tra il rigiro a conto economico e nuova iscrizione del balance dell'esercizio per 41 milioni di Euro;
- aumento dei debiti per 64,6 milioni di Euro ascrivibile principalmente ai fornitori a seguito di una maggiore dilazione attuata nei pagamenti che verso società controllate per fatture ricevute nel mese di dicembre;
- il decremento dei risconti passivi per 55,9 milioni di Euro, principalmente relativo all'intervenuto definanziamento da parte delle Autorità di Governo del progetto di ammodernamento tecnologico ed infrastrutturale dell'aeroporto di Palermo, non incide nella determinazione del capitale di esercizio in quanto lo stesso decremento è riportato nell'ambito dei crediti.

Il capitale proprio si attesta a 1.250,7 milioni di Euro in riduzione, rispetto al 2010, di 1,6 milioni di Euro come effetto netto tra il risultato di esercizio 2011 di 12,4 milioni di Euro ed il pagamento del dividendo di 14 milioni di Euro.

L'indebitamento finanziario netto si è attestato a 489,9 milioni di Euro con un incremento di 88,7 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente come conseguenza del protrarsi dei ritardi nell'incasso dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze che al 31 dicembre 2011 ammontano complessivamente a 480,8 milioni di Euro che ha generato un fabbisogno finanziario a cui si è fatto fronte mediante il maggior ricorso al credito bancario.

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

	2011	2010	Variazioni
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	482.602	430.000	52.602
Debiti verso altri finanziatori	21.928	26.134	(4.206)
Attività finanziarie non immobilizzate	-	(40.250)	40.250
Disponibilità liquide	(14.601)	(14.629)	28
Indebitamento finanziario netto	489.929	401.255	88.674

Gruppo Enav

	2011	2010	Variazioni
Immobilizzazioni immateriali	153.442	156.023	(2.581)
Immobilizzazioni materiali	1.236.878	1.260.408	(23.530)
Immobilizzazioni finanziarie	19.286	20.440	(1.154)
Capitale immobilizzato	1.409.606	1.436.871	(27.265)
Rimanenze di magazzino	72.497	73.897	(1.400)
Crediti, altre attività e ratei e risconti attivi	842.988	719.350	123.638
Debiti	(354.528)	(295.553)	(58.975)
Fondi per rischi ed oneri	(62.702)	(59.969)	(2.733)
Ratei e risconti passivi	(144.680)	(200.597)	55.917
Capitale d'esercizio	353.575	237.128	116.447
Trattamento di fine rapporto	(60.580)	(61.679)	1.099
Capitale investito netto	1.702.601	1.612.320	90.281
Coperto da:			
Capitale proprio	1.190.081	1.205.474	(15.393)
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)	512.520	406.846	105.674
	1.702.601	1.612.320	90.281

Con riferimento al Gruppo Enav, il capitale investito netto si attesta a 1.702,6 milioni di Euro registrando un incremento di 90,3 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2010, imputabile interamente al capitale di esercizio, coperto per il 70% da capitale proprio e per il restante 30% dall'indebitamento finanziario netto. Tale variazione è determinata da una riduzione del capitale immobilizzato per 27,3 milioni di Euro per ammortamenti dell'esercizio, comprensivi dell'ammortamento sulla differenza di consolidamento, superiori rispetto agli investimenti realizzati e da una crescita del capitale di esercizio per 116,4 milioni di Euro influenzato dalla dinamica dei crediti nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze che ha avuto corrispondenti riflessi sull'andamento dei debiti commerciali. Il capitale proprio si attesta a 1.190 milioni di Euro con un decremento di 15,4 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, per effetto dell'erogazione del dividendo di 14 milioni di Euro e della perdita registrata nell'esercizio di 1,4 milioni di Euro.

L'indebitamento finanziario netto si è attestato a 512,5 milioni di Euro in incremento rispetto al 2010 di 105,6 milioni di Euro, come riportato nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Indebitamento finanziario netto (disponibilità monetarie nette)			
Debiti verso banche a breve e medio term.	504.173	433.862	70.311
Debiti verso altri finanziatori	23.756	28.094	(4.338)
Attività finanziarie non immobilizzate	-	(40.250)	40.250
Disponibilità liquide	(15.409)	(14.860)	(549)
Indebitamento finanziario netto	512.520	406.846	105.674

Dati finanziari

Al 31 dicembre 2011 la liquidità di Enav e del Gruppo è così rappresentata:

		Enav S.p.A		Gruppo Enav	
		2011	2010	2011	2010
Disponibilità liquide all'inizio del periodo		14.629	12.391	14.860	12.518
Flusso di cassa netto da/(per) attività d'esercizio	a	84.006	151.278	63.357	144.168
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	b	(155.167)	(224.264)	(151.519)	(218.867)
Flusso di cassa netto da/(per) attività di finanziamento	c	71.133	75.224	88.711	77.041
Flusso delle disponibilità liquide	a+b+c	(28)	2.238	549	2.342
Disponibilità liquide alla fine del periodo		14.601	14.629	15.409	14.860

I saldi delle disponibilità liquide sia di Enav che del Gruppo sono sostanzialmente allineati con quelli dell'esercizio precedente. Nella determinazione del flusso dell'esercizio ha inciso, sia per il Gruppo che per Enav, una minore liquidità prodotta dalla gestione corrente assorbita dalla gestione di cassa relativa agli investimenti, ancorché in diminuzione rispetto allo scorso anno, e dal pagamento del dividendo. Il conseguente disavanzo è stato recuperato mediante l'operazione di realizzo dell'investimento nei fondi assicurativi che attraverso il ricorso al credito bancario.

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 2011 della controllata Techno Sky chiude con un utile netto di 50 migliaia di Euro, come evidenziato nel seguente prospetto economico sintetico (importi in migliaia di Euro):

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni	
			Valori	%
Ricavi	89.074	85.369	3.705	4,3
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	1.660	1.734	(74)	-4,3
Totale ricavi	90.734	87.103	3.631	4,2
Costi del personale	(55.858)	(52.152)	(3.706)	7,1
Costi esterni	(30.003)	(30.165)	162	-0,5
Ebitda	4.873	4.786	87	1,8
Ammortamenti, svalutazioni e acc.ti	(2.010)	(1.323)	(687)	51,9
Ebit	2.863	3.463	(600)	-17,3
Proventi (oneri) finanziari	(104)	112	(216)	-192,9
Proventi (oneri) straordinari	(70)	(643)	573	-89,1
Risultato ante imposte	2.689	2.932	(243)	-8,3
Imposte correnti, anticipate e differite	(2.639)	(2.784)	145	-5,2
Utile netto	50	148	(98)	-66,2

I ricavi si attestano a 90.734 migliaia di Euro con un incremento, rispetto all'esercizio precedente, del 4,2%, attribuibile essenzialmente alle prestazioni rese nei confronti della controllante che rappresentano il 94,9% dei ricavi, e per la restante parte ad attività effettuate sul mercato terzo. Tali ricavi comprendono principalmente: i) la gestione tecnica e manutenzione dei sistemi operativi ATC per 61 milioni di Euro, importo rimasto invariato anche in sede di rinnovo del contratto per il triennio 2012/2014 a parità di perimetro di aeroporti e siti assistiti; ii) gli interventi di manutenzione delle

infrastrutture e degli impianti non legati a funzioni operative per 3,3 milioni di Euro; iii) i ricavi per commesse legate a progetti di investimento per Enav per 15,9 milioni di Euro; iv) i ricavi verso clienti terzi per 3,6 milioni di Euro.

Relativamente ai costi si registra un incremento del costo del personale per il 7,1% rispetto al 2010, come effetto combinato del rinnovo del contratto integrativo aziendale e dell'aumento dell'organico (+17 risorse) ed una leggera riduzione dei costi esterni per l'attenta politica di contenimento delle spese posta in essere, anche per la tipologia di costi legati a commessa che sono diminuiti nonostante l'incremento del fatturato.

Il margine operativo lordo, che si attesta tendenzialmente in linea al 2010, viene eroso dai maggiori ammortamenti rilevati nell'esercizio per l'acquisto di nuovi software oltre che a strumentazioni elettroniche determinando un margine operativo netto di 2.863 migliaia di Euro in riduzione rispetto all'esercizio precedente del 17,3%. Sulla determinazione del risultato di esercizio, ha poi inciso sia il peggioramento della gestione finanziaria a seguito del maggiore indebitamento bancario che il carico fiscale, determinando un utile di 50 migliaia di Euro. Tale risultato attesta come la società, nonostante il perdurare della crisi generalizzata del settore, riesca a conseguire dei risultati positivi mediante delle attente azioni di contenimento dei costi e di ottimizzazione delle risorse, consolidando il ruolo di società di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi di controllo del traffico aereo nazionale.

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 dell'Amministratore Unico. Alla data di predisposizione della presente relazione sulla gestione, non si rilevano particolari elementi di incertezza e rischi che possano determinare impatti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo, oltre a quelli menzionati nelle note al bilancio. Pur tuttavia, si illustrano di seguito sinteticamente le aree di attenzione sulle quali la Direzione Aziendale di prassi esercita un monitoraggio attento.

Informativa sui rischi finanziari

La gestione delle attività e passività finanziarie del Gruppo è riconducibile all'operatività della Capogruppo e della controllata Techno Sky. Le principali passività finanziarie comprendono i prestiti ed i finanziamenti bancari, i debiti commerciali ed i debiti diversi; l'obiettivo principale di tali passività è di finanziare le attività operative. Il Gruppo ha crediti commerciali e non commerciali e disponibilità liquide che si originano direttamente dall'attività operativa.

I principali rischi individuati, monitorati, e per quanto di seguito descritto, attivamente gestiti dal Gruppo Enav, sono: i) il rischio mercato derivante dall'esposizione alla fluttuazione dei tassi di interesse; ii) il rischio di liquidità derivante dalla mancanza di risorse finanziarie per far fronte agli impegni finanziari di breve termine; iii) il rischio credito derivante dalla possibilità di *default* di una controparte.

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 limitare la volatilità dei risultati 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. Nell'esercizio 2011 il costo medio dell'indebitamento bancario (quoziente di indebitamento) è stato pari a circa il 2,2%, con un incremento rispetto all'esercizio precedente di circa l'1%, effetto combinato dell'innalzamento generalizzato degli *spread* sui tassi di interesse e del maggior indebitamento assunto nel corso del periodo di riferimento.

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 imprevisi, per difficoltà nel reperire risorse finanziarie, pregiudicando l'operatività quotidiana e la situazione finanziaria della Società o del Gruppo stesso. In tal caso, l'incremento del costo della raccolta avrebbe conseguenze negative sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale del Gruppo. Al riguardo la liquidità del Gruppo, viene gestita ed impiegata dalla Capogruppo a livello sostanzialmente accentrato al fine di ottimizzare la complessiva disponibilità di risorse finanziarie, sopperendo ai fabbisogni di liquidità primariamente con i flussi di cassa generati dalla ordinaria gestione e utilizzando una pluralità di fonti di finanziamento nonché assicurando, nel contempo, un'opportuna gestione delle eventuali eccedenze di liquidità. La Funzione Amministrazione, Finanza e Controllo, nel rispetto degli indirizzi generali fissati dal vertice, definisce la struttura finanziaria di breve e di medio lungo periodo e la gestione dei relativi flussi finanziari. 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 riprevidone 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 per la modernizzazione tecnologica ed infrastrutturale degli impianti di assistenza al volo. La Società ha pertanto, già a partire dagli esercizi precedenti, gestito 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, caratterizzate da doti di flessibilità nella possibilità di rientro e rinegoziazione. A riprova della confermata capacità di accesso al credito da parte del Gruppo Enav, nonostante lo scenario di riferimento esterno sia caratterizzato da irrigidimenti del mercato del credito e da tensioni sugli *spread* applicati, sono state acquisite con successo nel corso dell'esercizio 2011 nuove linee di credito "uncommitted" e "committed" per circa 50 milioni di Euro, concesse per far fronte a esigenze di liquidità dettate principalmente dal ritardato incasso del credito relativo al Contratto di Servizio 2007/2009 da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze fruibili per la gestione del capitale circolante, nonché prorogati finanziamenti già concessi per circa 90 milioni di Euro.

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 revoca di alcune 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 2011. Allo stato attuale, la Società ed il Gruppo, attraverso la diversificazione degli affidamenti e la disponibilità di linee di credito, e la previsione di incasso, nel corso del 2012, dei crediti vantati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare le prevedibili esigenze finanziarie.

Rischio di credito

Nello svolgimento delle attività istituzionali e finanziarie, il Gruppo Enav è esposto al rischio che le proprie controparti possano risultare incapaci di far fronte in tutto o in parte ai propri impegni. Tale rischio deriva principalmente dai crediti commerciali connessi allo svolgimento delle attività operative. Al 31 dicembre 2011, la tipologia di clienti del Gruppo è sostanzialmente riconducibile ad Eurocontrol (mandatario all'incasso nei confronti dei vettori aerei), al Ministero dell'Economia e delle Finanze e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ad ogni data di bilancio, si effettua un'analisi per stimare le perdite potenziali connesse ai 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.

Informativa su altri rischi ed incertezze

Per quanto riguarda gli altri fattori di rischio, di seguito si commenta sinteticamente la relativa natura.

Rischio di business ed operativi

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. Gli effetti economici connessi alla contrazione della domanda sono, almeno sino al 31 dicembre 2011, parzialmente mitigati attraverso il *balance* che opera in una logica di *cost recovery*. A decorrere dall'esercizio 2012, la Società ed il Gruppo saranno subordinati, per quanto riguarda i servizi di rotta, al rispetto dei "target", in termini di *efficiency*, *envirolment*, *capacity*, introdotti a livello europeo e definiti nel Piano di Performance Nazionale, con la conseguenza che sempre più, il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto, il rapido adattamento all'evoluzione della domanda di mercato

nonché una severa attenzione agli obiettivi di efficienza interna, costituiranno i fattori critici di successo.

Contenziosi

Enav è parte in procedimenti civili ed amministrativi e in azioni legali collegate allo svolgimento delle sue attività. Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione di tali contenziosi possano emergere oneri significativi a carico della Società e del Gruppo, oltre a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2011 e riflesso nei dati consolidati.

Stime contabili significative

La preparazione del bilancio richiede 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 tale discrezionalità è stata esercitata principalmente ai fini della:

- valutazione dell'esistenza dei presupposti di continuità aziendale;
- valutazione delle passività potenziali connessi ai fondi rischi ed oneri;
- 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'area 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 dell'Economia e 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 2012, essendo terminate le attività di liquidazione, è stata deliberata la liquidazione finale del Consorzio, l'approvazione del piano di riparto e la cancellazione dello stesso dal registro delle imprese. Dalla liquidazione del Consorzio, Enav recupera quasi interamente la quota di partecipazione, che verrà erogata dal Consorzio in parte in liquidità e in quota parte mediante l'assegnazione di crediti tributari chiesti a rimborso.

Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio

A seguito della sottoscrizione del Contratto di Servizio 2007/2009 tra Enav ed i Ministeri competenti, nel mese di aprile 2012 sono stati incassati circa 60 milioni di Euro a titolo di acconto sul corrispettivo a carico dello Stato relativo all'esercizio 2010.

In data 23 marzo 2012 è stato sottoscritto con le parti sociali, senza alcun riflesso di natura conflittuale, l'accordo di rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente Enav che, in applicazione degli accordi interconfederali del 2009, ha una validità normativa ed economica di durata triennale (2012/2014) i cui incrementi retributivi sono ampiamente ricompresi nelle previsioni di costo del personale contenute a budget per i singoli anni di riferimento.

Tra gli argomenti oggetto di rinnovo, vanno sicuramente menzionati quelli riguardanti la *politica degli organici* il cui fine è quello di predisporre il dimensionamento di ogni unità produttiva a reagire in modo tempestivo alle evoluzioni del mercato; il nuovo *inquadramento* professionale maggiormente aderente alle nuove sfide operative che si stanno oggi definendo; il riconoscimento del *personale quadro* quale risorsa fondamentale per il conseguimento dei risultati generali della Società; il nuovo *orario di lavoro* per il personale operativo in grado di assicurare il perseguimento degli obiettivi di competitività; l'applicazione di quanto previsto dai recenti accordi interconfederali sul calcolo dell'*inflazione*; il rilancio di *organismi bilaterali/comitato dei saggi* per il miglioramento delle relazioni interne al fine di sviluppare un positivo clima aziendale.

Evoluzione prevedibile della gestione

L'attuale contesto, caratterizzato da uno scenario particolarmente dinamico e turbolento quale è quello in cui Enav si trova oggi ad operare, fortemente influenzato da fenomeni esogeni che incidono sull'andamento della domanda e che hanno avuto significati riflessi sull'anno appena trascorso, condiziona inevitabilmente anche l'andamento della gestione nel 2012.

Infatti, i dati registrati nei primi mesi dell'anno evidenziano un trend del traffico ancora posizionato su livelli particolarmente negativi e, considerando anche le caute previsioni effettuate dagli organismi internazionali, appare evidente come il mercato del traffico aereo nel 2012 sarà caratterizzato da un'ulteriore contrazione della domanda.

Non meno importante sarà l'impatto nel 2012 del radicale cambiamento normativo che sta caratterizzando il settore del controllo del traffico aereo: da una parte l'abbandono del *cost recovery* per quanto riguarda la rotta, sancito dal sistema di performance europeo già a partire dal primo Gennaio 2012, dall'altra le significative variazioni introdotte dalla Legge di Stabilità all'attuale sistema contributivo da parte dello Stato per quanto concerne i costi ammessi per la determinazione della tariffa di terminale. Legge che di fatto elimina dal primo Luglio 2012 quasi completamente i contributi dello Stato a favore degli aeroporti, determinando un significativo innalzamento delle tariffe di terminale a carico dei vettori.

Un siffatto scenario, pur in considerazione dei risultati prestazionali ed economici finora conseguiti, che consentono alla Società di posizionarsi come uno dei provider di riferimento in Europa, richiederà ad Enav durante il 2012 una focalizzazione ancora maggiore sulle azioni da porre in essere, al fine di poter meglio affrontare i riflessi che inevitabilmente tali elementi potranno determinare sull'andamento della gestione nel prossimo futuro.

Il 2012 è anche dedicato allo sviluppo delle attività commerciali di Enav sui mercati esteri, dove la Società è in grado di offrire una vasta gamma di servizi rivolti ai fornitori di servizi di navigazione aerea, autorità per l'aviazione civile, operatori e aziende aeroportuali, anche in partnership con altre realtà del settore, con cui sono stati sottoscritti dei memorandum d'intesa, al fine di aumentare la capacità di penetrazione commerciale sui mercati esteri, fornendo valore aggiunto all'offerta comune. Nei primi mesi del 2012 sono stati già raggiunti i primi obiettivi acquisendo importanti commesse principalmente sul mercato estero, quale Kenya, Romania, Cina. Il ritorno di tale attività permetterà di mitigare, in parte, gli effetti derivanti dalla contrazione della domanda.

Proposta di destinazione del risultato di esercizio di Enav S.p.A.

Egregio Azionista,

il bilancio al 31 dicembre 2011 che viene sottoposto all'approvazione dell'Assemblea riporta un utile netto di esercizio pari ad Euro 12.436.690,24.

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:

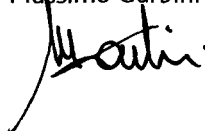
- la relazione degli Amministratori sull'andamento della gestione;
- il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 nel suo insieme e nelle singole appostazioni;
- la destinazione dell'utile di esercizio di Euro 12.436.690,24 a riserva legale per Euro 621.834,51 pari al 5% dell'utile ai sensi dell'art. 2430 del Codice Civile e, per il restante importo di Euro 11.814.855,73 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 24 maggio 2012 dall'Amministratore Unico.

L'Amministratore Unico

Massimo Garbini



PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

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 2011

(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 2011, esulterà dalle valutazioni e certificazioni in ordine al controllo contabile come disciplinato dagli articoli 2409-bis - 2409-septies del Codice Civile, in quanto detto controllo 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 2011 ha partecipato a n. 2 Assemblee dei Soci, a n. 11 adunanze del Consiglio di Amministrazione e a n. 2 adunanze con l'Amministratore Unico. 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.

Le vicende che hanno caratterizzato la composizione del Consiglio di Amministrazione nell'anno 2011 possono essere così sintetizzate:

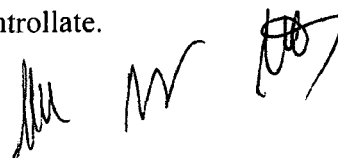
-ad aprile, a seguito delle dimissioni di un amministratore risalenti a marzo 2011, l'Assemblea ha nominato un nuovo consigliere d'amministrazione;

-successivamente, in seguito alle dimissioni dalla carica rassegnate ad agosto da altri due consiglieri di amministrazione sono stati cooptati due nuovi consiglieri in loro sostituzione;

-il 19 novembre, a seguito dell'applicazione di una misura cautelare nei confronti dell'Amministratore Delegato in carica, nell'ambito delle vicende giudiziarie che hanno interessato la Società dal mese di novembre 2010, nonché delle dimissioni rassegnate il 22 novembre dal Presidente e da un consigliere di amministrazione, essendo venuta meno la maggioranza degli amministratori nominati dall'Assemblea si è verificata l'ipotesi, statutariamente prevista, per la quale si è inteso dimissionario l'intero organo amministrativo;

-conseguentemente, nel corso dell'Assemblea tenutasi nella stessa data del 22 novembre, l'azionista pubblico, previa modifica dello Statuto, ha nominato Amministratore Unico, fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013, l'ex Direttore Generale della Società.

Tanto premesso, il Presidente e/o l'Amministratore Delegato e, da ultimo, l'Amministratore Unico hanno fornito informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo strategico, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate.



Il Collegio ha chiesto e acquisito documentazioni, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle varie funzioni, in ordine all'assetto gestionale e organizzativo della società, rilevando l'adeguatezza dello stesso agli obiettivi di sviluppo prefissati.

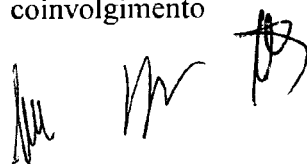
Il Collegio attesta, inoltre, che non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c. e che nel corso dell'esercizio ha rilasciato due pareri previsti dalla legge.

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2011, approvato dall'Amministratore Unico nella seduta del 24 maggio 2012 e acquisito in pari data dal Collegio, si chiude con un utile di euro 12.436.690.

La Relazione sulla gestione, approvata dall'Amministratore Unico, ha fornito informazioni circa la situazione della società quale risulta dall'attività svolta nel corso dell'anno 2011, ha illustrato gli aspetti gestionali, ha descritto la struttura operativa e le sue componenti ed articolazioni, nonché i rapporti con le controllate, ha evidenziato i fatti più significativi accaduti nel corso dello stesso esercizio, esponendo, infine, gli eventi prevedibili per la gestione dell'esercizio attualmente in corso.

In detta relazione vengono riportate, tra l'altro, le ultime vicende giudiziarie che hanno interessato l'ENAV. In particolare è stato segnalato che, tra la fine dell'esercizio 2011 e i primi mesi del 2012, l'autorità giudiziaria ha disposto il sequestro di ulteriore documentazione relativa ai rapporti contrattuali con Selex Sistemi Integrati riferiti al periodo 2002-2010 nonché con altre società.

Anche la Società ha disposto ulteriori verifiche con il coinvolgimento



della Funzione Audit ed altre strutture aziendali che hanno rilevato alcune criticità in merito ad un contratto con Selex Sistemi Integrati in materia di sistema di multilaterazione.

A seguito del riscontro dell'anomalia di cui sopra, la Società ha ritenuto prudenzialmente di accantonare a fondo rischi un importo pari al valore delle attività di posa in opera del contratto in questione.

Inoltre, il suddetto fondo è stato integrato per far fronte alle eventuali passività derivanti dalla risoluzione del contratto riguardante l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'aeroporto di Palermo.

Il Collegio ha incontrato il responsabile del controllo contabile che, nel confermare gli accantonamenti sul fondo rischi delle poste riguardanti i contratti sopra menzionati, non ha rilevato nel corso della gestione irregolarità da segnalare.

Parimenti, il Collegio ha incontrato l'Organismo di Vigilanza che ha fatto presente di non aver riscontrato nel corso dell'anno 2011 situazioni di criticità meritevoli di attenzione per quanto di competenza.

Conclusivamente viene ritenuto, nella relazione sulla gestione, che il patrimonio dell'ENAV, per i fatti sopra descritti, nella sua consistenza attuale e prospettica, non sia esposto a rischi significativi.

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 evidenziato 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 dall'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.

- 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.

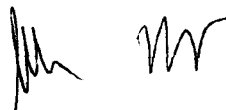
La composizione delle **Altre riserve** è costituita dalla **Riserva ex lege 292/93**, dalla **Riserva straordinaria** e dalla **Riserva contributi in conto capitale**.

- 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 403 migliaia di euro nonché i seguenti altri fondi: il fondo rischi del contenzioso del personale per 4.981 migliaia di euro, il fondo rischi per altri contenziosi in essere per 1.274 migliaia di euro, altri fondi rischi per 7.600 migliaia di euro riferiti, come detto all'inizio della relazione agli accantonamenti prudenziali concernenti i contratti relativi ad un sistema di multilaterazione e all'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'aeroporto di Palermo, 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 89.783 migliaia di euro quali garanzie prestate a favore di terzi; per 27.200 migliaia di euro lettere di patronage rilasciate nell'interesse delle controllate a favore degli istituti bancari a garanzia dei fidi concessi per importi rispettivamente pari a 22.200 migliaia di euro per Techno Sky e 5.000 migliaia di euro per il Consorzio SICTA; per 122.557 migliaia di euro quali garanzie ricevute da terzi riguardanti fidejussioni rilasciate dai fornitori a fronte della corretta esecuzione dei 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.

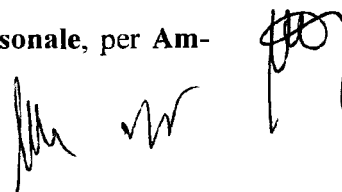
Conto Economico

- 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 Am-



mortamenti e svalutazioni, per Variazione delle rimanenze, per Accantonamenti per rischi e per Oneri diversi di gestione.

- Proventi e Oneri Finanziari

Sono costituiti 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, oltre all'incremento dei tassi di interesse applicati.

- Proventi e Oneri Straordinari

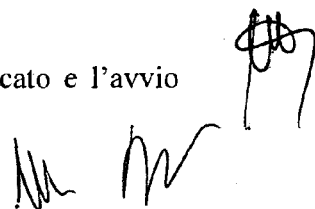
Sono costituiti da **Proventi e da Oneri**.

Le **Imposte sul reddito**, calcolate secondo il principio della competenza sulla base delle aliquote fiscali in vigore, sono costituite dalle **Imposte Correnti**, dalle **Imposte Differite** e dalle **Imposte Anticipate**.

Il Collegio, sotto i profili di propria competenza, non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio 2011, predisposto dall'Amministratore Unico, e propone all'Assemblea di approvare il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

Circa la ripartizione dell'utile di esercizio che, come già detto, ammonta ad euro 12.436.690,24, il Collegio concorda con l'Amministratore Unico nel suggerire di destinare a riserva legale il 5%, pari a euro 621.834,51 ai sensi dell'art. 2430 del Codice Civile; e per il restante importo di euro 11.814.855,73 in conformità alle deliberazioni che saranno assunte dall'Assemblea degli azionisti.

Tuttavia, rammentando le difficoltà gestionali e di mercato e l'avvio



già nel 2012 di nuove e vincolanti normative tariffarie a livello europeo, il Collegio auspica il reinvestimento dell'utile nell'ambito aziendale.

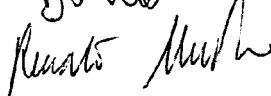
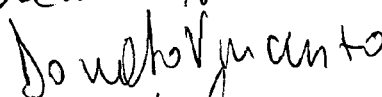
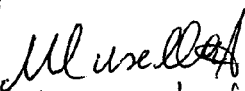
Roma, 7 GIU. 2012

Il Collegio Sindacale

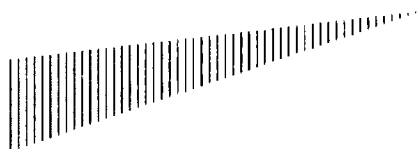
Dr. Antonio Musella

Dr. Vincenzo Donato

Prof. Renato Midoro



Relazione della Società di Revisione



ERNST & YOUNG

Enav S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2011

**Relazione della società di revisione
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39**

**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 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete all'Amministratore Unico 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 risultati, 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.

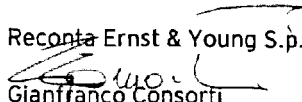
Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 8 aprile 2011.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio dell'Enav S.p.A. al 31 dicembre 2011 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.
4. A titolo di richiamo d'informativa segnaliamo che, nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa, viene dato conto di alcune vicende giudiziarie in corso nei confronti della Società, di alcuni ex amministratori e di alcuni dirigenti ed ex dirigenti. A tale riguardo l'Amministratore Unico ritiene che, alla luce di tutti gli accertamenti ad oggi effettuati, non sussistono rischi significativi che possano compromettere la consistenza del patrimonio attuale e prospettico della Società e del Gruppo.
5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete all'Amministratore Unico 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 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 dicembre 2011.

Roma, 4 giugno 2012

Reconta Ernst & Young S.p.A.


Gianfranco Consorti
(Socio)

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

Bilancio di Esercizio di Enav S.p.A. al 31 dicembre 2011

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

	31.12.2011	31.12.2010
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	8.629.868	14.417.538
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	83.537.432	70.896.868
7) Altre	4.467.548	3.273.807
Totale I)	96.634.848	88.588.213
II Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	214.835.654	195.160.794
2) Impianti e macchinari	444.207.413	458.892.201
3) Attrezzature industriali e commerciali	131.946.591	132.891.816
4) Altri beni	57.224.978	57.858.114
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	398.000.279	420.578.229
Totale II)	1.246.214.915	1.265.381.154
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	1.457.666.592	1.468.786.196
C) Attivo circolante		
I Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	69.329.169	71.024.350
Totale I)	69.329.169	71.024.350
II Crediti		
1) Verso clienti		
esigibili entro i 12 mesi	635.715.683	517.291.182
2) Verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	441.248	10.794.046
4 bis) Crediti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	28.694.713	9.817.982
4 ter) Imposte anticipate		
esigibili entro i 12 mesi	12.993.882	12.658.539
5) Verso altri		
esigibili entro i 12 mesi	22.001.364	78.418.568
6) Per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	41.255.367	15.163.749
esigibili oltre i 12 mesi	80.989.718	66.031.199
Totale II)	822.091.975	710.175.265
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
6) Altri titoli	0	40.249.727
Totale III)	0	40.249.727
IV Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	14.581.688	14.618.909
3) Denaro e valori in cassa	19.407	9.864
Totale IV)	14.601.095	14.628.773
Totale C) Attivo circolante	906.022.239	836.078.115
D) Ratei e risconti	516.816	695.728
Totale D) Ratei e risconti	516.816	695.728
Totale Attivo	2.364.205.647	2.305.560.039

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	31.12.2011	31.12.2010
A) Patrimonio Netto		
I Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV Riserva legale	8.477.662	7.702.565
VII Altre riserve:		
- Riserva ex legge 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	46.082.126	45.355.273
IX Utile (perdita) dell'esercizio	12.436.690	15.501.950
Totale A) Patrimonio Netto	1.250.706.438	1.252.269.748
B) Fondi per rischi ed oneri		
2) Fondo imposte anche differite	403.057	9.212
3) Altri	61.831.337	58.964.209
Totale B) Fondi per rischi ed oneri	62.234.394	58.973.421
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	40.108.376	40.286.547
D) Debiti		
4) Debiti verso banche		
esigibili entro i 12 mesi	250.911.818	290.000.000
esigibili oltre i 12 mesi	231.689.948	140.000.000
5) Debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro i 12 mesi	21.927.618	26.134.431
6) Acconti		
esigibili entro i 12 mesi	61.612.117	61.272.001
7) Debiti verso fornitori		
esigibili entro i 12 mesi	178.560.619	124.526.434
esigibili oltre i 12 mesi	9.936.314	10.992.974
9) Debiti verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	40.907.479	26.109.347
12) Debiti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	8.238.020	12.187.454
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro i 12 mesi	19.123.127	18.472.030
14) Altri debiti		
esigibili entro i 12 mesi	43.653.139	43.808.781
15) Debiti per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	0	0
Totale D) Debiti	866.560.199	753.503.452
E) Ratei e risconti	144.596.240	200.526.871
Totale E) Ratei e risconti	144.596.240	200.526.871
Totale Passivo	2.364.205.647	2.305.560.039
Conti d'ordine		
Garanzie prestate a terzi	89.783.283	91.592.914
Garanzie prestate a Società controllate	27.200.000	27.200.000
Garanzie ricevute da terzi	122.556.584	122.996.711
Conti di memoria	1	1

CONTO ECONOMICO

	31.12.2011	31.12.2010
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		
a) Ricavi delle prestazioni	730.274.564	708.142.039
b) Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	60.109.233	27.616.530
c) Variazioni per balance	(3.895.347)	1.250.921
d) Utilizzo balance anno n-2	(15.163.749)	1.796.119
Totale 1)	771.324.701	738.805.609
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	4.077.766	3.103.070
5) Altri ricavi e proventi		
a) Altri ricavi	30.735.586	25.799.677
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
Totale 5)	60.735.586	55.799.677
Totale A) Valore della produzione	836.138.053	797.708.356
B) Costo della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(4.884.942)	(5.823.469)
7) Per servizi	(194.414.252)	(193.316.394)
8) Per godimento di beni di terzi	(4.777.180)	(4.676.410)
9) Per il personale:		
a) Salari e stipendi	(273.701.884)	(262.924.530)
b) Oneri Sociali	(91.287.822)	(85.774.593)
c) Trattamento di fine rapporto	(16.883.515)	(15.056.009)
e) Altri costi	(9.217.217)	(15.861.283)
Totale 9)	(391.090.438)	(379.616.415)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(14.259.535)	(13.434.754)
b) Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(149.997.273)	(137.546.103)
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(3.215.397)	(5.354.785)
Totale 10)	(167.472.205)	(156.335.642)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci	(1.813.055)	672.723
12) Accantonamento per rischi	(7.600.000)	0
14) Oneri diversi di gestione	(2.413.833)	(3.937.054)
Totale B) Costi della produzione	(774.465.905)	(743.032.661)
Differenza tra valore e costo della produzione (A - B)	61.672.148	54.675.695
C) Proventi ed oneri finanziari		
16) Altri proventi finanziari		
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0
d) proventi diversi dai precedenti	1.890.748	1.497.713
Totale 16)	1.890.748	1.497.713
17) Interessi e altri oneri finanziari	(11.984.856)	(5.712.709)
17 bis) Utili e perdite su cambi	2.352	(4.934)
Totale C) Proventi e oneri finanziari	(10.091.756)	(4.219.930)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
19) Svalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0
E) Proventi ed oneri straordinari		
20) Proventi straordinari	623.542	1.224.655
21) Oneri straordinari		
a) imposte relative a esercizi precedenti	(284.111)	(228.768)
b) altri oneri	(4.655.419)	(2.452.464)
Totale 21)	(4.939.530)	(2.681.232)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	(4.315.988)	(1.456.577)
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	47.264.404	48.999.188
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) Imposte correnti	(34.815.423)	(34.514.277)
b) Imposte differite	(393.845)	9.212
c) Imposte anticipate	381.554	1.007.827
Totale 22)	(34.827.714)	(33.497.238)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	12.436.690	15.501.950

Nota integrativa al Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2011

Sezione 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 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..

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio di 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.

	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 vengano 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.

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, mentre gli anticipi esposti nei confronti di ENAC sono commisurate alla quota parte di ricavi di competenza sviluppati nell'esercizio. 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.

I debiti verso altri finanziatori accolgono il debito verso società di factoring a cui i fornitori hanno ceduto "pro soluto" le fatture emesse nei confronti di Enav. Al fine di rendere comparabili i dati con l'esercizio precedente, si è proceduto a riclassificare in questa voce l'ammontare delle fatture cedute e non pagate al 31 dicembre 2010 diminuendo il debito verso i fornitori.

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 diminuiti 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

Immobilizzazioni Immateriali

La voce ammonta a 96.635 migliaia di Euro registrando, rispetto all'esercizio precedente, una variazione netta in incremento di 8.047 migliaia di Euro. Le movimentazioni avvenute, nel corso dell'esercizio, sono rappresentate nella tabella seguente:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	Amm.to	31.12.2011
Diritti di utilizz.ne opere dell'ingegno	14.418	5.901	(4)	(11.685)	8.630
Altre immobilizzazioni immateriali	3.274	3.768	0	(2.574)	4.468
Immobilizzazioni in corso ed acconti	70.896	22.349	(9.708)	0	83.537
Totale	88.588	32.018	(9.712)	(14.259)	96.635

La voce *diritti di utilizzazione opere dell'ingegno* si incrementa nell'esercizio per 5.901 migliaia di Euro per l'acquisto di licenze d'uso e per l'installazione di software applicativi riguardanti: i) sistemi gestionali quali la nuova release del sistema di tesoreria Piteco ed alcuni moduli del nuovo sistema di gestione del personale; ii) sistemi operativi riguardanti in particolare il sistema di simulazione dell'ambiente aeroportuale in 3D. Il decremento si riferisce alla quota di ammortamento di competenza dell'esercizio pari a 11.685 migliaia di Euro.

L'incremento della voce *altre immobilizzazioni immateriali* di 3.768 migliaia di Euro riguarda principalmente le migliorie su beni di terzi effettuate nell'esercizio su immobili in affitto e il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni conforme ai requisiti della norma ISO 27002-2006 e ISO27001-2005 per 3.365 migliaia di Euro, di cui nel 2011 è stata ottenuta la certificazione di qualità. Il decremento di 2.574 migliaia di Euro si riferisce alla quota di ammortamento di competenza dell'esercizio.

Le *immobilizzazioni in corso ed acconti* hanno registrato nell'esercizio un incremento netto di 12.641 migliaia di Euro, dovuto sia a progetti iniziati e conclusi nell'esercizio ed entrati in uso e sia l'avanzamento dei seguenti progetti di investimento:

- *Coflight* per 3.355 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 cui completamento è previsto nel 2017. Il saldo dei costi capitalizzati ammonta a 39.388 migliaia di Euro;
- AIP PLUS per 1.263 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, il cui costo complessivo capitalizzato ammonta a 4.330 migliaia di Euro;
- Progetto ATENA (Aim for Trajectory Extended to New AirNavigation) per 4.150 migliaia di Euro;
- il nuovo sistema di gestione del personale per 1.471 migliaia di Euro.

Il decremento per complessivi 9.708 migliaia di Euro si riferisce per 9.669 migliaia di Euro ai progetti

conclusi nell'esercizio ed entrati in uso e per 39 migliaia di Euro a partite riclassificate nell'ambito della voce immobilizzazioni materiali.

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 1.246.215 migliaia di Euro e registra un decremento netto di 19.166 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:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	Amm.to	31.12.2011
Terreni e fabbricati	195.161	31.840	(397)	(11.768)	214.836
Impianti e macchinari	458.892	87.504	(874)	(101.315)	444.207
Attrezzature industriali e commerciali	132.892	20.766	(52)	(21.659)	131.947
Altri beni	57.858	14.635	(13)	(15.255)	57.225
Immobilizzazioni in corso ed acconti	420.578	133.340	(155.918)	0	398.000
Totale	1.265.381	288.085	(157.254)	(149.997)	1.246.215

Gli incrementi complessivi dell'esercizio, pari a 288.085 migliaia di Euro, si riferiscono:

- per 154.745 migliaia di Euro ad investimenti ultimati ed entrati in funzione nel corso dell'esercizio, tra cui si evidenziano: i) la realizzazione della nuova Torre, del blocco tecnico e dei sistemi multifono, meteo, presentazione dati ed altri riguardanti l'aeroporto di Venezia Tesserà, torre di controllo inaugurata nel mese di maggio 2011; ii) la costruzione della nuova Torre, del blocco tecnico e dei sistemi ARO MET di Crotone, parzialmente finanziati nell'ambito del PON Trasporti; iii) i sistemi di radioassistenza sia di rotta che di aeroporto e l'ammodernamento dei centri radio TBT per l'ACC di Roma e di Milano; iv) i sistemi AVL per alcuni aeroporti; v) ammodernamento del sistema recomultifono dell'ACC di Roma; vi) il sistema AIRNAS per la gestione delle procedure strumentali e degli spazi aerei in funzione della navigazione satellitare; vii) la manutenzione evolutiva su vari sistemi;
- per 133.340 migliaia di Euro a progetti di investimento in corso, tra cui la realizzazione della rete privata virtuale E-NET, il rinnovamento dei sistemi di sorveglianza radar su buona parte del territorio nazionale, la realizzazione del piano di sorveglianza ADS-B nel sistema ATM nazionale, il sistema SATCAS, la ristrutturazione della Torre ed il blocco tecnico di Torino, Albenga e Lampedusa, i sistemi di radioassistenza, l'acquisto di due simulatori ed il programma Data Link.

I decrementi dell'esercizio pari a complessivi 157.254 migliaia di Euro riguardano le seguenti operazioni:

- la riclassificazione di programmi di investimento ultimati nel 2011 a voce propria per 154.745 migliaia di Euro;
- la dismissione di cespiti posti in fuori uso, in quanto tecnologicamente superati, che hanno determinato il realizzo di una minusvalenza per 1.307 migliaia di Euro;
- le riclassifiche per allocazioni a voci diverse dalle immobilizzazioni materiali per complessivi 1.202 migliaia di Euro, riguardanti: i) l'imputazione a rimanenze per parti di ricambio di alcuni componenti smontati dai sistemi operativi per 118 migliaia di Euro; ii) l'allocazione nelle sopravvenienze passive di 601 migliaia di Euro inerente la costruzione del nuovo hangar realizzato nell'aria demaniale dell'aeroporto di Crotone e consegnato ad ENAC, che ne ha acquisito il possesso nel 2011; tale attività, rientrando nei più ampi accordi che hanno interessato anche il gestore aeroportuale, è stata effettuata a seguito della demolizione dell'hangar preesistente necessaria per la costruzione del nuovo blocco tecnico, nuova torre e cabina elettrica dell'aeroporto di Crotone; iii) la corretta classificazione nella voce immobilizzazioni immateriali in corso di realizzazione di alcuni progetti classificati erroneamente nelle materiali per complessivi 483 migliaia di Euro.

Gli ammortamenti di competenza dell'esercizio ammontano a 149.997 migliaia di Euro.

Si evidenzia che parte degli investimenti, per un costo storico pari a 214.063 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 e dai contributi assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per investimenti negli aeroporti militari come da Legge 102/09. I contributi in conto impianti riconosciuti per tali investimenti vengono sospesi tra i risconti passivi e rilasciati a conto economico in relazione agli ammortamenti degli investimenti cui si riferiscono con riferimento ai quali, la quota di competenza dell'esercizio ammonta a 16.796 migliaia di Euro.

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 aggravii 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:

	31.12.2011	31.12.2010
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 2011 e negli esercizi precedenti.

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, in cui Enav partecipa con una quota del 16,66% classificata nell'ambito della voce altre imprese, è stato posto in liquidazione, attività che si è conclusa ad inizio 2012 con il recupero dell'intera quota iniziale di sottoscrizione.

Inoltre, nella voce altre imprese è iscritta la partecipazione di Enav nel Consorzio Italiano Infrastrutture e trasporti per l'Iraq (CIITI), per una quota del 10%, pari a 100 migliaia di Euro. Il CIITI è stato posto in liquidazione nel mese di febbraio 2010 per il raggiungimento dell'oggetto consortile, ed a seguito del termine delle attività di liquidazione, l'Assemblea tenutasi nel mese di febbraio 2012 ha deliberato la liquidazione finale del Consorzio, l'approvazione del piano di riparto e la cancellazione della stesso dal registro delle imprese. La suddetta liquidazione, non comporterà oneri per Enav dato il recupero della quasi totalità della quota di partecipazione.

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 69.329 migliaia di Euro con una variazione netta in diminuzione di 1.695 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2010. La movimentazione delle rimanenze nell'esercizio è riportata nella tabella seguente:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	31.12.2011
Magazzino fiduciario	73.895	3.411	(3.494)	73.812
Magazzino diretto	4.493	660	(617)	4.536
Magazzino radiomisure	747	88	(91)	744
	79.135	4.159	(4.202)	79.092
Fondo Svalutazione magazzino	(8.111)	(2.935)	1.283	(9.763)
Totale	71.024	1.224	(2.919)	69.329

L'incremento dell'esercizio, al lordo del Fondo svalutazione magazzino, pari a 4.159 migliaia di Euro si riferisce principalmente al magazzino fiduciario per l'acquisto di parti di ricambio di prima dotazione per sistemi di recente fornitura, quali, in particolare i sistemi radar ed i sistemi di telecomunicazioni. Parte dell'incremento si riferisce a parti di ricambio riclassificate in questa voce dalle immobilizzazioni materiali, per 118 migliaia di Euro. I decrementi, al lordo del fondo, pari a complessivi 4.202 migliaia di Euro riguardano le uscite dal magazzino di parti di ricambio impiegate nei sistemi operativi per 1.307 migliaia di Euro, la svalutazione e contestuale smaltimento nell'esercizio di parti di ricambio per 1.612 migliaia di Euro riguardanti componenti di sistemi operativi non più in uso ed utilizzabili esclusivamente sui sistemi di origine, e per 1.283 migliaia di Euro parti di ricambio svalutate negli esercizi precedenti e smaltiti nel 2011. Nell'esercizio si è proceduto ad un'ulteriore svalutazione per 2.935 migliaia di Euro per parti di ricambio divenute obsolete a seguito dell'ammodernamento tecnologico dei sistemi a cui erano destinate. 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 verso clienti

I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 635.716 migliaia di Euro in aumento, rispetto all'esercizio precedente, di 118.425 migliaia di Euro. La voce in oggetto è così composta:

	31.12.2011	31.12.2010
Credito verso Eurocontrol	119.253	116.275
Credito verso Ministero dell'Economia e delle Finanze	480.858	375.346
Credito verso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	30.000	30.000
Crediti verso altri clienti	32.910	25.218
	663.021	546.839
Fondo svalutazione crediti	(27.305)	(29.548)
Totale	635.716	517.291

Il *credito verso Eurocontrol* si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2011 pari rispettivamente a 107.969 migliaia di Euro e 11.284 migliaia di Euro. Di tali crediti, nei primi mesi del 2012, sono stati incassati 84,3 milioni di Euro.

Il *credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze* pari a 480.858 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 2011 comprende, oltre la quota maturata nell'esercizio pari a 166.784 migliaia di Euro al lordo degli acconti relativi all'Aeronautica Militare, anche la quota

maturata nel 2010 di 82.311 migliaia di Euro, che la parte relativa al triennio 2007/2009 di 231.763 migliaia di Euro. Relativamente a quest'ultimo corrispettivo, giova segnalare che il contratto di servizio riguardante il triennio 2007/2009 è stato sottoscritto dai Ministri competenti nel mese di febbraio 2012 e registrato presso la Corte dei Conti nel mese di marzo; la conclusione di tale iter amministrativo fa ragionevolmente ritenere di poter ottenere l'incasso del suddetto credito entro l'esercizio 2012.

Il *credito verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* accoglie il contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti da z per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa, come previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05. In data 30 novembre 2011 il Ministero ha provveduto ad erogare il contributo di 30 milioni di Euro riguardante l'anno 2010. L'importo al 31 dicembre 2011 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 ai crediti per l'attività di controllo in volo ed per il riaddebito dei costi del personale distaccato presso terzi.

Il "fondo svalutazione crediti" pari a 27.305 migliaia di Euro ha subito nel periodo un decremento netto pari a 2.243 migliaia di Euro e si è così movimentato:

	Decrementi				31.12.2011
	31.12.2010	Incrementi	cancellazioni	utilizzi	
Fondo svalutazione crediti	29.548	3.215	(4.681)	(777)	27.305

L'incremento dell'esercizio di 3.215 migliaia di Euro, si riferisce alla svalutazione di crediti dubbi riguardanti principalmente i servizi di rotta, ovvero vettori coinvolti in procedure concorsuali o che hanno cessato l'attività nel corso dell'esercizio. Il decremento, pari a complessivi 5.458 migliaia di Euro, attiene per 4.681 migliaia di Euro a cancellazioni di crediti maturati per il servizio di rotta, svalutati in esercizi precedenti e considerati non più recuperabili, e per 777 migliaia di Euro ad incassi di posizioni a credito svalutate prudenzialmente negli esercizi precedenti.

Crediti verso imprese controllate

I crediti verso imprese controllate ammontano a 441 migliaia di Euro e registrano un decremento netto di 10.353 migliaia di Euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2010 principalmente imputabile al minor credito verso la società Techno Sky. Tale decremento riguarda essenzialmente l'azzeramento del conto corrente di corrispondenza, infruttifero di interessi, utilizzato in compensazione con le fatture passive ricevute dalla Controllata, che nel 2010 presentava un saldo di 9.093 migliaia di Euro. Il saldo complessivo verso Techno Sky ammonta a 270 migliaia di Euro e si riferisce essenzialmente al personale Enav distaccato presso la controllata. Il saldo residuo di 171 migliaia di Euro, riguarda il 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 28.695 migliaia di Euro e registrano un incremento di 18.877 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente. La voce è così composta:

	31.12.2011	31.12.2010
Credito verso erario per IVA	25.246	8.156
Credito per imposte dirette	3.449	1.662
Totale	28.695	9.818

Il *credito verso erario per IVA* pari a 25.246 migliaia di Euro si riferisce al credito IVA maturata nel periodo 2008/2011 per complessivi 24.795 migliaia di Euro e per la restante parte all'iva richiesta a rimborso sulle autovetture e alla quota ancora da incassare per interessi sul rimborso IVA anni 2001 e 2003. La voce in oggetto registra un incremento netto rispetto all'esercizio precedente di 17.090 migliaia di Euro. Infatti, nell'esercizio 2011, a seguito del recepimento nell'ordinamento italiano delle direttive comunitarie riguardanti l'imposta sul valore aggiunto, i servizi di gestione e controllo del traffico aereo prestati da Enav nei confronti di soggetti passivi comunitari ed extracomunitari, non concorrono più alla formazione del volume d'affari e non rilevano ai fini della determinazione del plafond disponibile che consente l'acquisto di beni e servizi senza il pagamento dell'IVA (art. 8, 1° comma lettera c) del DPR 633/72). Al plafond, a seguito della nuova normativa, concorrono esclusivamente i servizi prestati nei confronti di soggetti passivi stabiliti in Italia, riducendo pertanto la possibilità di compensare l'IVA sugli acquisti per beni e servizi. Nel mese di febbraio 2012 si è proceduto a chiedere a rimborso l'IVA per 24 milioni di Euro.

Il *credito per imposte dirette* che ammonta a 3.449 migliaia di Euro accoglie per 1.662 migliaia di Euro l'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, e per 1.787 migliaia di Euro il credito per IRES sorto nel 2011 quale saldo tra gli acconti versati nell'esercizio pari a 14.822 migliaia di Euro, il credito per ritenute subite per 62 migliaia di Euro e l'imposta di competenza dell'esercizio pari a 13.097 migliaia di Euro.

Imposte anticipate

Le imposte anticipate ammontano a 12.994 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:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	31.12.2011
Imposte antic. su f.di rischi tassati	10.133	2.256	(2.248)	10.141
Imposte antic. su sval.ne magazzino	2.504	815	(529)	2.790
Altre	21	63	(21)	63
Totale	12.658	3.134	(2.798)	12.994

Gli incrementi pari a 3.134 migliaia di Euro riguardano, principalmente, la rilevazione di imposte anticipate su fondi rischi, svalutazione di crediti e del magazzino effettuate nell'esercizio e tassati fiscalmente. I decrementi di complessivi 2.798 migliaia di Euro si riferiscono, in particolare, al rigiro delle anticipate iscritte sulle quote dedotte nell'esercizio di fondi tassati a seguito dell'utilizzo degli stessi. Si segnala che per un importo netto negativo di 46 migliaia di Euro è stato effettuato un allineamento tra le imposte anticipate e quanto rilevato in sede di Unico, importo imputato nell'ambito della voce imposte e tasse esercizi precedenti.

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 22.001 migliaia di Euro e registrano un decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 56.418 migliaia di Euro. Nella tabella seguente viene riportata la composizione della voce in oggetto:

	31.12.2011	31.12.2010
Crediti verso enti pubblici per contributi in conto impianti	14.427	72.783
Crediti verso il personale	4.049	4.080
Crediti verso enti vari per progetti finanziati	4.443	2.877
Depositi cauzionali	475	511
Crediti diversi	1.942	1.790
	25.336	82.041
Fondo svalutazione altri crediti	(3.335)	(3.622)
Totale	22.001	78.419

Il *credito verso enti pubblici per contributi in conto impianti* si riferisce interamente al contributo 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 stipulato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 28 gennaio 2010 e non ha subito variazioni nel corso dell'esercizio. Il decremento, rispetto al 2010, di 58.356 migliaia di Euro riguarda il definanziamento dell'investimento riguardante l'ammodernamento tecnologico infrastrutturale dell'aeroporto Falcone-Borsellino di Palermo comunicato nel 2011 dalle Autorità di Governo, iscritto nell'esercizio precedente, a seguito dell'assegnazione del contributo 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. A seguito di tale comunicazione si è proceduto a stornare il credito con contropartita nei risconti passivi senza alcun effetto economico.

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 3.335 migliaia di Euro riguarda gli anticipi di missioni erogate, già oggetto di indagine da parte dell'autorità giudiziaria, e svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti. Nel 2011, a seguito della sentenza n. 745 della Corte dei Conti che ha condannato i convenuti al pagamento delle somme, sono stati incassati 287 migliaia di Euro con corrispondente riduzione del fondo, e sono stati assegnati dei piani di rientro per il recupero del credito. A garanzia dello stesso è stato comunque 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 4.334 migliaia di Euro alla quota di cofinanziamento di competenza dell'esercizio inerente il programma SESAR che sarà oggetto di rendicontazione nei primi mesi del 2012. Nel corso del 2011 è stata incassata la quota iscritta nell'esercizio precedente per un importo pari a 2.515 migliaia di Euro al netto di un residuo pari a 109 migliaia di Euro atteso per l'esercizio 2012. La voce è comunque diminuita rispetto all'esercizio precedente di 253 migliaia di Euro per le quote incassate riguardanti diversi progetti.

La voce *depositi cauzionali* si è decrementata nell'esercizio principalmente per la restituzione del deposito cauzionale su un contratto di locazione.

Credito per balance eurocontrol

Il credito per balance Eurocontrol ammonta complessivamente a 122.245 migliaia di Euro ed ha registrato nell'esercizio un incremento di 41.051 migliaia di Euro al netto del rigiro a conto economico di una quota relativa al 2009. Il credito in oggetto è esigibile entro i dodici mesi per un importo pari a 41.255 migliaia di Euro ed oltre i dodici mesi per 80.990 migliaia di Euro. Per la composizione del credito iscritto nel 2011 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 si sono azzerate nell'esercizio, a seguito del riscatto delle quote del fondo Alico, avvenuto nel mese di dicembre 2011. L'operazione, a fronte di un valore di riscatto di 36.737 migliaia di Euro, ha comportato un effetto netto negativo a conto economico di 1.436 migliaia di Euro, tenuto conto del rigiro delle plusvalenze da switch sospese negli esercizi precedenti pari a 2.075 migliaia di Euro. La valutazione sull'opportunità di procedere allo smobilizzo dei fondi assicurativi, anche in presenza di una permanente situazione di volatilità dei corsi e quindi di turbolenza dei mercati finanziari, legati alla nota crisi generale in ambito europeo, tiene in considerazione anche il protrarsi dei ritardi nell'incasso dei corrispettivi dovuti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale ammontano a 14.601 migliaia di Euro e sono comprensive degli interessi maturati e delle giacenze di cassa per 19 migliaia di Euro. Nell'ambito

delle disponibilità liquide sono ricompresi 7.670 migliaia di Euro relativi ai pre-finanziamenti ricevuti, al netto delle spese sostenute, dalla SESAR JU a valere sui progetti avviati nell'ultimo triennio. L'ammontare complessivo dei pre-finanziamenti ricevuti è pari a 7.229 migliaia di Euro e sono iscritti nella voce debiti verso fornitori. Tali contributi sono vincolati al progetto.

Ratei e risconti

Il saldo della voce in oggetto ammonta a 517 migliaia di Euro in decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 179 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 198 migliaia di Euro.

Patrimonio Netto

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2011 è così composto:

	31.12.2011	31.12.2010
Capitale sociale (*)	1.121.744	1.121.744
Riserva legale	8.477	7.702
<u>Altre riserve:</u>		
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	46.082	45.355
Utile/(Perdita) dell'esercizio	12.437	15.502
Totale	1.250.706	1.252.269

(*) 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 28 aprile 2011 per l'approvazione del bilancio d'esercizio 2010, ha deliberato la seguente destinazione del risultato di esercizio: i) l'accantonamento a riserva legale del 5% dell'utile pari a 775 migliaia di Euro; ii) l'assegnazione del dividendo all'azionista per 14 milioni di Euro e la destinazione del restante importo, di 727 migliaia di Euro, a riserva per utili a

nuovo. Si segnala che il dividendo è stato erogato all'azionista nel mese di dicembre 2011.

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 Società per Azioni 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 62.235 migliaia di Euro e si incrementano, rispetto all'esercizio precedente, di 3.261 migliaia di Euro in seguito alla seguente movimentazione:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	31.12.2011
Fondo imposte differite	9	403	(9)	403
Totale	9	403	(9)	403
Altri fondi:				
F.do rischi per il contenzioso con il personale	9.702	0	(4.721)	4.981
F.do rischi per altri contenziosi in essere	1.286	0	(12)	1.274
Altri fondi rischi	0	7.600	0	7.600
Fondo stabilizzazione tariffe	47.977	0	0	47.977
Totale altri fondi	58.965	7.600	(4.733)	61.832
Totale complessivo	58.974	8.003	(4.742)	62.235

Il *fondo imposte differite* si incrementa di 403 migliaia di Euro per la rilevazione delle imposte sugli interessi di mora non incassati nel 2011 e si decrementa per 9 migliaia di Euro per il 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 sia alle controversie definite nell'esercizio che al venir meno di passività iscritte nei precedenti esercizi a seguito in particolare di una controversia che ha visto Enav vincente anche in secondo grado di giudizio. 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 15,1 milioni di Euro.

Il *fondo rischi per altri contenziosi in essere* è stato utilizzato nell'esercizio per un importo di

12 migliaia di Euro a seguito della definizione di un contenzioso. 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 76 migliaia di Euro.

La voce *altri fondi rischi* registra un incremento pari a 7.600 migliaia di Euro. Una parte dell'accantonamento effettuato riguarda il contratto per il sistema di multilaterazione, di cui si è detto nella Relazione sulla gestione, all'attenzione della magistratura, per la quale la direzione aziendale anche con il supporto della propria struttura di Audit ha avviato una ricognizione sulle prestazioni ricevute in relazione a tale contratto. Dai riscontri preliminari, sono emerse evidenze di anomalie riferite, in particolare, ad attività di posa in opera risultate non ancora eseguite. Alla data di redazione del presente bilancio, con riferimento a tale specifico contratto, sono stati avviati contatti con il fornitore per acquisire eventuali ulteriori riscontri ed informazioni e procedere all'esame, in contraddittorio con la stessa, delle risultanze degli accertamenti effettuati anche ai fini di intraprendere tutte le più opportune iniziative a tutela delle ragioni della Società.

Inoltre è stato accantonato al fondo rischi in parola un importo di circa 3,6 milioni di Euro per tenere conto delle eventuali passività che potrebbero emergere dall'avvenuta risoluzione del contratto riguardante l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'aeroporto di Palermo, ed in particolare riferibili a spese capitalizzate nelle immobilizzazioni in corso di esecuzione riguardanti specificamente le suddette opere.

Nella relazione sulla gestione si è dato conto di iniziative di indagine svolte dall'Autorità Giudiziaria. Al riguardo, sulla base degli accertamenti ad oggi effettuati, si ritiene che la Società non sia esposta ad ulteriori passività oltre a quanto già rilevato nei fondi rischi.

Il *fondo stabilizzazione tariffe* che ammonta a 47.977 migliaia di Euro, non ha subito movimentazioni nell'esercizio. Tale fondo 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:

	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
Incrementi	0
Decrementi	0
Saldo al 31 dicembre 2011	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 Previdai 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:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	31.12.2011
Trattamento di fine rapporto	40.286	16.883	(17.061)	40.108
Totale	40.286	16.883	(17.061)	40.108

L'incremento del fondo TFR, pari a 16.883 migliaia di Euro, si riferisce all'accantonamento della quota di TFR maturata nell'esercizio che per complessivi 14.598 migliaia di Euro è stata destinata ai fondi di previdenza aziendale, Prevaer e Previdai (12.240 migliaia di Euro), al Fondo INPS (2.301 migliaia di Euro) e altri fondi (57 migliaia di Euro) sulla base delle scelte effettuate dal personale dipendente. I decrementi di 17.061 migliaia di Euro si riferiscono per la parte prevalente, pari a 14.598 migliaia di Euro, ai già citati accantonamenti destinati ai fondi previdenziali, e per la restante parte, pari a 2.463 migliaia di Euro, riguardano la liquidazione del TFR a seguito della cessazione del rapporto di lavoro (932 migliaia di Euro), ad anticipi erogati al personale che ne ha fatto richiesta (791 migliaia di Euro), al contributo dello 0,5% ed all'imposta sostitutiva sulla rivalutazione.

Debiti

I debiti ammontano complessivamente a 866.560 migliaia di Euro di cui con scadenza entro i dodici mesi per 624.934 migliaia di Euro e oltre i dodici mesi per 241.626 migliaia di Euro, come evidenziato nella tabella sotto riportata:

	31.12.2011	31.12.2010
<i>Entro i 12 mesi</i>		
Debiti verso banche	250.912	290.000
Debiti verso altri finanziatori	21.928	26.134
Acconti	61.612	61.272
Debiti verso fornitori	178.561	124.527
Debiti verso controllate	40.907	26.109
Debiti tributari	8.238	12.188
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale	19.123	18.472
Altri debiti	43.653	43.809
<i>Totale entro i dodici mesi</i>	624.934	602.511
<i>Oltre 12 mesi</i>		
Debiti verso banche	231.690	140.000
Debiti verso fornitori	9.936	10.993
<i>Totale oltre i dodici mesi</i>	241.626	150.993
Totale	866.560	753.504

Debiti verso banche

Il debito verso le banche ammonta complessivamente a 482.602 migliaia di Euro, di cui 231.690 migliaia di Euro con scadenza oltre l'esercizio 2012, in incremento rispetto all'esercizio precedente di complessivi 52.602 migliaia di Euro. La maggiore esposizione verso il sistema bancario registrata nell'esercizio si è resa necessaria per le esigenze gestionali e per far fronte al ritardo nell'incasso del credito vantato verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nel corso del 2011 si è provveduto a: i) rinegoziare delle linee di finanziamento in scadenza, di cui una della durata di 18 mesi meno un giorno e quindi riclassificata nei debiti oltre i 12 mesi (80 milioni di Euro); ii) accendere nuove linee di finanziamento sia nella forma di anticipi su fatture per 36 milioni di Euro, che nuove linee di finanziamento della durata di 18 mesi meno un giorno per complessivi 20 milioni di Euro con un saldo a fine anno di 18,4 milioni di Euro di cui 11,7 milioni di Euro con scadenza oltre il 2012. Nell'ambito dei debiti a breve termine verso le banche sono compresi 700 migliaia di Euro riguardanti le commissioni riconosciute in sede di rinnovo delle linee di finanziamento, non ancora addebitate alla chiusura dell'esercizio. Gli oneri finanziari sono risultati pari a 9.291 migliaia di Euro in incremento per 4.745 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente a seguito sia della maggiore esposizione bancaria che per l'incremento degli spread applicati dalle banche.

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

La voce in oggetto pari a 21.928 migliaia di Euro accoglie il debito verso le società di factoring a cui i fornitori hanno ceduto il credito vantato verso Enav nella forma "pro soluto". Al fine di rendere comparabili i dati di bilancio, si è provveduto a riclassificare in questa voce anche l'importo relativo al 2010, pari a 26.134 migliaia di Euro, con diretta riduzione della voce "debiti verso fornitori".

Acconti

Ammontano a complessivi 61.612 migliaia di Euro e registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente per 340 migliaia di Euro. Tale voce si riferisce per 58.185 migliaia di Euro al debito verso l'Aeronautica Militare per la quota degli incassi di competenza ottenuti nel 2011 rispettivamente per le prestazioni di rotta (55.485 migliaia di Euro) e per i servizi di terminale (2.700 migliaia di Euro). Tali importi verranno conguagliati con il credito vantato verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per le prestazioni rese in regime di esenzione tariffaria e per i contributi sugli aeroporti.

A decorrere dall'esercizio 2011, in conformità a quanto previsto dai regolamenti comunitari in materia, nella determinazione della tariffa di rotta e di terminale vengono considerati anche i costi di supervisione Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC). Tale nuova determinazione comporta che, la quota parte dei ricavi di competenza di ENAC determinati sulla base dei costi comunicati e delle Unità di Servizio sviluppate, rappresenta per la Società un debito, rilevato in questa voce, che al 31 dicembre 2011 ammonta a 3.427 migliaia di Euro. Tale importo verrà erogato entro l'esercizio 2012.

Debiti verso fornitori

I *debiti verso fornitori* ammontano complessivamente a 188.497 migliaia di Euro, di cui 9.936 migliaia di Euro con scadenza oltre il 2012. In questa voce sono comprese anche le fatture da ricevere per 38.501 migliaia di Euro ed i contributi di pre-finanziamento ricevuti sui programmi finanziati per complessivi 7.906 migliaia di Euro relativi principalmente alla SESAR JU per i progetti avviati nell'esercizio in corso ed in quello precedente. I debiti verso fornitori registrano un incremento netto, rispetto all'esercizio precedente, di 52.977 migliaia di Euro a causa della maggiore dilazione nei pagamenti applicata nell'esercizio nell'ottica di ottimizzare la gestione del capitale circolante condizionata anche dal ritardo nell'incasso dei crediti vantati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze. Tale debito è diminuito nei primi mesi del 2012, in seguito ai pagamenti effettuati, per un importo pari a circa 29,5 milioni di Euro.

Si evidenzia che per favorire la comparabilità dei dati di bilancio, la voce del debito verso fornitori del 2010 è stata rettificata di 26.132 migliaia di Euro e riclassificata nella voce debiti verso altri finanziatori come precedentemente riportato.

Debiti verso controllate

I *debiti verso controllate*, pari a 40.907 migliaia di Euro, si riferiscono per 36.456 migliaia di Euro al debito verso la controllata Techno Sky e per 4.451 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 rispetto all'esercizio precedente di 14.798 migliaia di Euro, è relativo principalmente alla controllata Techno Sky e riguarda le fatture da ricevere inerenti l'ultimo bimestre 2011 del contratto di manutenzione degli impianti per il controllo del traffico aereo ed altri contratti in essere, fatturati nei primi mesi del 2012, oltre le fatture emesse nel mese di dicembre riguardante, in particolare, la manutenzione degli impianti non operativi. Tutti i debiti hanno scadenza entro i 12 mesi.

Debiti tributari

I *debiti tributari* pari a complessivi 8.238 migliaia di Euro, si riferiscono per 6.170 migliaia di Euro, alle ritenute effettuate al personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2012 e per 2.068 migliaia di Euro al debito per IRAP. In particolare, tale importo è formato dalla differenza tra l'imposta dovuta nell'esercizio che ammonta a 21.719 migliaia di Euro e gli acconti versati nel 2011 pari a 19.651 migliaia di Euro.

Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale

Il *debito verso istituti di previdenza e sicurezza sociale* ammontano a complessivi 19.123 migliaia di Euro e registrano un incremento netto di 651 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente. Tale voce 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 9.861 migliaia di Euro.

Altri debiti

Gli altri debiti ammontano a 43.653 migliaia di Euro e sono così composti:

	31.12.2011	31.12.2010
Debiti verso il personale	34.896	35.101
Debiti per previdenza integrativa	7.345	7.346
Altri	1.412	1.362
Totale	43.653	43.809

Il *debito verso il personale* pari a 34.896 migliaia di Euro accoglie: i) il debito per ferie maturate e non godute per 10.704 migliaia di Euro leggermente in aumento rispetto all'esercizio precedente (10.313 migliaia di Euro al 31 dicembre 2010); 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 24.192 migliaia di Euro.

I *debiti per previdenza integrativa* pari a complessivi 7.345 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 1.412 migliaia di Euro si riferiscono principalmente a depositi cauzionali e trattenute effettuate ai dipendenti a favore di terzi.

Ratei e risconti passivi

I ratei e risconti passivi ammontano complessivamente a 144.596 migliaia di Euro e registrano un decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 55.931 migliaia di Euro, così ripartito:

Descrizione	Importi
Aeroporto di Palermo	(58.356)
Aeroporto di Verona Villafranca	21.100
Ammortamenti dell'esercizio	(16.796)
Altre variazioni	(1.879)
Totale	(55.931)

In particolare: i) con riferimento all'Aeroporto di Palermo il decremento fa riferimento all'intervenuto definanziamento del contributo in conto impianti riconosciuto nell'esercizio precedente sull'ammodernamento tecnologico infrastrutturale di tale sito aeroportuale. A tal fine il contributo iscritto in questa voce è stato azzerato con contropartita credito verso altri, a cui si rimanda, senza generare alcun effetto a conto economico; ii) con riferimento all'aeroporto di Verona Villafranca è stato riconosciuto un ulteriore contributo in conto impianti a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari ai sensi della Legge 102/09.

La voce in commento è così composta:

	31.12.2011	31.12.2010
Ratei passivi	516	165
Risconti passivi:		
- per contributi PON	91.786	107.716
- per contributi CIPE	-	58.356
- per contributi su aeroporti militari	49.701	29.467
- altri contributi	2.593	2.747
- altri risconti passivi	-	2.076
Totale risconti passivi	144.080	200.362
Totale	144.596	200.527

I ratei passivi, pari a 516 migliaia di Euro, si riferiscono alla rilevazione per competenza degli interessi passivi maturati sui finanziamenti in essere.

I risconti passivi pari a 144.080 migliaia di Euro accolgono le seguenti voci:

- i contributi PON reti e mobilità relativi al periodo 2000/2006 e 2007/2013 riguardanti specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud per complessivi 91.786 migliaia di Euro in decremento rispetto all'esercizio precedente di 15.930 migliaia di Euro. Tale variazione si riferisce al rigiro a conto economico del risconto di competenza dell'esercizio collegato alla quota di ammortamento degli investimenti a cui i contributi sono collegati. Si riporta, di seguito, la movimentazione avvenuta nel corso degli esercizi per i contributi in oggetto (in migliaia di Euro):

	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	0
Contributi iscritti nel 2010	0	14.427
Utilizzi nel 2010	(15.574)	(313)
Saldo al 31 dicembre 2010	93.602	14.114
Contributi iscritti nel 2011	0	0
Utilizzi nel 2011	(15.766)	(164)
Saldo al 31 dicembre 2011	77.836	13.950

- i contributi in conto impianti a valere sugli investimenti per gli aeroporti militari ,ai sensi di quanto previsto dalla Legge 102/09, pari a 49.701 migliaia di Euro che registrano un incremento netto di 20.234 migliaia di Euro. Tale variazione netta deriva, come già anticipato, da un aumento di 21.100 migliaia di Euro per la quota di competenza del 2011 riconosciuta alla Società ed erogati nel corso dell'esercizio dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e da un decremento di 866 migliaia di Euro per il rigiro a conto economico della quota di competenza dell'esercizio per l'ammodernamento dei sistemi tecnologici dell'aeroporto di Verona Villafranca, aeroporto militare aperto al traffico civile, trasferito ad Enav il 31 luglio 2010;
- altri contributi per complessivi 2.593 migliaia di Euro che registrano, rispetto al 2010, un decremento di 154 migliaia di Euro per il rigiro della quota di competenza dell'esercizio riguardante il progetto cristal med;
- gli altri risconti passivi, azzerati nel 2011, accoglievano la plusvalenza sospesa rilevata sugli switch dei fondi assicurativi che, a seguito del disinvestimento effettuato nell'esercizio, sono stati imputati a conto economico in diretta riduzione della minusvalenza generata.

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono rappresentati da:

- garanzie prestate a terzi nel nostro interesse per 89.783 migliaia di Euro che registrano, rispetto all'esercizio precedente, un decremento netto di 1.810 migliaia di Euro. Tale variazione si riferisce per 1.944 migliaia di Euro allo svincolo di fidejussioni, in particolare quella rilasciata a favore dell'Aeronautica Militare per l'affidamento del servizio per i controlli in volo delle radioassistenze di loro competenza per 1.700 migliaia di Euro, e per 134 migliaia di Euro all'emissione di nuove garanzie legate alla partecipazione a gare internazionali per i servizi di controllo in volo. Si ricorda che nelle garanzie prestate a terzi, sono compresi 87.630 migliaia di Euro di fidejussioni rilasciate a favore dell'Agenzia delle Entrate a garanzia del rimborso IVA anno 2005 e 2007;
- lettere di patronage per complessivi 27.200 migliaia di Euro, rilasciate nell'interesse delle Controllate Techno Sky e Consorzio Sicta a favore degli Istituti bancari a garanzia dei fidi concessi per importi rispettivamente pari a 22.200 migliaia di Euro e 5.000 migliaia di Euro;
- garanzie ricevute da terzi per 122.557 migliaia di Euro, che registrano un decremento netto di 440 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, riguardante fidejussioni rilasciate nel 2011 dai fornitori a fronte della corretta esecuzione dei contratti di fornitura stipulati per 6.284 migliaia di Euro e svincoli effettuati nell'esercizio a seguito del completamento delle attività o del periodo di garanzia, qualora previsto contrattualmente, per 6.724 migliaia di Euro;
- 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

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano a 771.325 migliaia di Euro e registrano un incremento di 32.519 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

La composizione della voce in oggetto è così composta:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Ricavi di rotta	506.364	516.251	(9.887)
Ricavi di terminale	49.120	41.875	7.245
Utilizzo balance n-2	(15.164)	1.796	(16.960)
Esenzioni			
Rotta	26.135	15.892	10.243
Terminale	37.960	30.664	7.296
Aerop. a basso traffico e aerop maggiori	105.473	99.956	5.517
Totale esenzioni	169.568	146.512	23.056
Rettifiche tariffe per balance dell'anno	56.215	28.867	27.348
Effetto balance	56.215	28.867	27.348
Ricavi da business complementari	5.222	3.505	1.717
Totale ricavi delle vendite e delle prest.ni	771.325	738.806	32.519

I ricavi di rotta si attestano a 506.364 migliaia di Euro con un decremento di 9.887 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente per il minore traffico assistito registrato nel 2011 a seguito degli eventi già esposti nell'ambito della relazione sulla gestione. Tale variazione è comunque il risultato di due componenti: i) minori unità di servizio sviluppate per il traffico pagante che rappresenta un -4,5% rispetto al 2010 (+5,9% 2010 su 2009); ii) incremento della tariffa applicata nel 2011, pari a 70,51 Euro rispetto ai 68,51 Euro del 2010, incremento che ha solo parzialmente compensato gli effetti derivanti dalla riduzione dei volumi.

I ricavi di terminale, che ammontano a 49.120 migliaia di Euro, registrano un incremento di 7.245 migliaia di Euro, legato sia al maggior traffico assistito rispetto al 2010 pari a +1,8% (+3% 2010 su 2009) in termini di unità di servizio paganti che alla maggiore tariffa applicata pari a 99,87 Euro (89,97 Euro 2010).

I ricavi legati alle esenzioni, pari a complessivi 169.568 migliaia di Euro, registrano un incremento di 23.056 migliaia di Euro legato sia alle maggiori unità di servizio esenti di rotta sviluppate nell'esercizio pari a +57,6% per effetto del traffico militare correlato alla crisi libica che all'incremento della quota a carico dello Stato per il 50% della tariffa di terminale sui voli nazionali e comunitari oltre ai ripianamenti sugli aeroporti minori e maggiori. Nello specifico, la voce in esame contiene: i) le esenzioni di rotta per 26.135 migliaia di Euro con un incremento di 10.243 migliaia di Euro; ii) le

esenzioni di terminale per complessivi 37.960 migliaia di Euro che registrano un incremento di 7.296 migliaia di Euro, attribuito per 6.427 migliaia di Euro all'esenzione del 50% della tariffa di terminale nazionale e comunitaria e per 869 migliaia di Euro ai voli esenti; iii) il contributo sugli aeroporti a basso traffico che hanno sviluppato unità di servizio inferiori all'1,5% per un importo di 72.982 migliaia di Euro, in incremento per 3.537 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 32.491 migliaia di Euro in incremento per 1.980 migliaia di Euro.

Si evidenzia che, ai sensi di quanto previsto dal Regolamento comunitario 1794/2006 ed il successivo Regolamento 1191/2010 a far data dal 2011, nella determinazione della tariffa di rotta e di terminale, oltre ai costi dell'Aeronautica Militare (AMI), concorrono anche le spese sostenute dall'Ente nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), quale autorità nazionale competente.

Il balance dell'esercizio, pari ad un valore complessivo di 56.215 migliaia di Euro, è formato sia da un balance di rotta che da un balance di terminale. Con riferimento alla rotta si registra un importo di 49.469 migliaia di Euro riguardante per -3.895 migliaia di Euro la differenza tra i costi previsionali di Eurocontrol e dell'Aeronautica Militare Italiana, inseriti in tariffa nel 2010, e quanto effettivamente consuntivato (costi netti minori) e comunicato ad Enav successivamente alla chiusura dell'esercizio 2010 e per 53.076 migliaia di Euro al balance di rotta generato nel 2011 a seguito di una tariffa di consuntivo superiore rispetto a quanto determinato in sede di preventivo e legata interamente all'andamento negativo del traffico, e per 288 migliaia di Euro al balance di competenza ENAC.

Il balance di terminale, pari a 6.746 migliaia di Euro, deriva dal differenziale tra quanto consuntivato e quanto definito in sede di tariffa ed è composto sia dalla quota Enav che AMI ed ENAC.

Infine, nell'esercizio 2011, è stato imputato a conto economico il reversal di quota parte del balance generato nel 2009, per un importo di 15.164 migliaia di Euro. Il residuo verrà imputato in quote costanti nel triennio 2012/2014.

I ricavi da *business* complementari si attestano a 5.222 migliaia di Euro con un incremento di 1.717 migliaia di Euro principalmente imputabile a: i) l'attività di formazione eseguita presso l'Academy di Enav inerente i corsi di aggiornamento per i controllori di volo cinesi e ucraini; ii) il servizio di controllo in volo delle radioassistenze eseguito per l'Aeronautica Militare; iii) le prestazioni di servizi eseguiti nei confronti di alcune società di gestione.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce in oggetto, pari a 4.078 migliaia di Euro, in incremento per 975 migliaia di Euro rispetto all'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 60.736 migliaia di Euro e registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di 4.936 migliaia di Euro, come evidenziato nella tabella sotto riportata:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Contributi in conto impianti	16.796	16.170	626
Contributi in conto esercizio	30.000	30.000	0
Altri contributi	3.255	2.787	468
Recupero costi personale distaccato	3.412	4.148	(736)
Utilizzo fondo sval.ne crediti	1.064	116	948
Utilizzo altri fondi	4.643	299	4.344
Altri ricavi	1.566	2.280	(714)
Totale	60.736	55.800	4.936

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 principalmente il contributo di competenza dell'esercizio per la partecipazione di Enav al programma SESAR che ammonta a 2.571 migliaia di Euro oltre ai contributi ricevuti da Fondimpresa sui corsi di formazione erogati.

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 2011, include l'importo a carico del service provider tedesco DFS per 2.500 migliaia di Euro, il riaddebito del costo del personale distaccato presso la SESAR JU e presso la controllata per 361 migliaia di Euro. Il decremento dell'esercizio si riferisce quasi interamente ai minori distacchi a carico di Techno Sky.

Gli *utilizzi dei fondi* riguardano, per 1.064 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 4.643 migliaia di Euro al riassorbimento effettuato nell'esercizio del fondo rischi a seguito di un contenzioso il cui livello di rischio è stato attenuato a seguito di una sentenza emessa nel 2011 a favore della società.

La voce *altri ricavi*, che ammonta a 1.566 migliaia di Euro si riferisce principalmente a fitti attivi per 522 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, il riaddebito a Techno Sky dei compensi del Consiglio di Amministrazione per 80 migliaia di Euro.

Costi della produzione

Ammontano complessivamente a 774.466 migliaia di Euro e registrano un incremento netto di 31.433 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, imputabile principalmente ai seguenti

eventi: i) maggior costo del personale per 11.475 migliaia di Euro, successivamente commentato; ii) incremento della voce ammortamenti e svalutazioni per 11.135 migliaia di Euro; iii) la variazione delle rimanenze delle parti di ricambio, che a seguito delle svalutazioni delle parti obsolete e lo smaltimento dei beni non più utilizzabili ha registrato un importo pari a 1.813 migliaia di Euro con una variazione negativa rispetto all'esercizio precedente di 2.486 migliaia di Euro; iv) accantonamento a fondo rischi a seguito degli eventi riportati precedentemente.

Il dettaglio delle voci che compongono il costo della produzione e le variazioni rispetto all'esercizio precedente sono riportate nella seguente tabella:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Costi per materie prime, suss., di cons.e merci	4.885	5.824	(939)
<i>Per servizi:</i>			
- costi di manutenzione	74.670	73.178	1.492
- contribuzione Eurocontrol e Ceats	38.987	46.338	(7.351)
- costi per utenze e telecomunicazioni	35.734	28.672	7.062
- premi assicurativi	6.524	6.933	(409)
- pulizia e vigilanza	8.280	8.328	(48)
- altri costi riguardanti il personale	10.685	10.954	(269)
- altre spese per servizi	19.535	18.913	622
<i>Totale costi per servizi</i>	194.415	193.316	1.099
Per godimento beni di terzi	4.777	4.677	100
Per il personale	391.091	379.616	11.475
<i>Ammortamenti e svalutazioni:</i>			
- immobilizzazioni immateriali	14.259	13.435	824
- immobilizzazioni materiali	149.997	137.546	12.451
- svalutazione immobilizzazioni materiali	-	-	0
- svalutazione crediti	3.215	5.355	(2.140)
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	167.471	156.336	11.135
Variazione delle rimanenze	1.813	(673)	2.486
Accantonamento per rischi	7.600	0	7.600
Oneri diversi di gestione	2.414	3.937	(1.523)
Totale costo della produzione	774.466	743.033	31.433

La voce *costi per servizi* si incrementa di 1.099 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 1.492 migliaia di Euro principalmente per la manutenzione degli impianti non operativi affidati alla controllata Techno Sky pari a 3.300 migliaia di Euro, che nel 2010 incidono per pochi mesi. L'incremento dei costi per utenze e telecomunicazioni per 7.062 migliaia di Euro imputabile principalmente ai collegamenti della rete e-net per i nuovi impianti collegati alla suddetta rete, ed il decremento dei costi verso Eurocontrol e Ceats per 7.351 migliaia di Euro che per 973 migliaia di Euro è legato al termine della contribuzione erogata per il Ceats.

L'incremento della voce *ammortamenti e svalutazioni* per complessivi 11.135 migliaia di Euro si riferisce a: i) maggiori ammortamenti connessi all'entrata in uso di diversi progetti di investimento per 13.275 migliaia di Euro; ii) minore svalutazione dei crediti operata nel 2011 per 2.140 migliaia di Euro.

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 della 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 a mitigare aggravii 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 periodo 2007/2011 e confermato anche in sede di rinnovo del contratto per il successivo triennio 2012/2014, avvenuto nei primi mesi del 2012, a parità di perimetro iniziale e comunque di valore inferiore rispetto a quello praticato dal precedente fornitore.

Costo del personale

Il *costo del personale*, che ammonta a 391.091 migliaia di Euro registra un incremento rispetto all'esercizio precedente di 11.475 migliaia di Euro, ed è così composto:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Salari e stipendi, di cui:			
retribuzione fissa	233.681	216.900	16.781
retribuzione variabile	40.022	46.024	(6.002)
Totale salari e stipendi	273.703	262.924	10.779
Oneri sociali	91.288	85.775	5.513
Trattamento di fine rapporto	16.883	15.056	1.827
Altri costi	9.217	15.861	(6.644)
Totale costo del personale	391.091	379.616	11.475

La voce salari e stipendi nel complesso si incrementa di 10.779 migliaia di Euro come effetto netto delle seguenti variazioni:

- incremento della retribuzione fissa per 16.781 migliaia di Euro dovuto, oltre alla crescita fisiologica, alla parte fissa del premio di risultato del personale dipendente che, in attuazione dell'accordo sindacale del 1° luglio 2010, è stato trasformato in retribuzione fissa mediante la mensilizzazione della suddetta quota per quattordici mensilità con decorrenza gennaio 2011. Un altro elemento che ha contribuito all'incremento della voce in oggetto è da ricondursi ad una maggiore retribuzione riconosciuta, con decorrenza febbraio 2011, in conformità all'accordo del 11 gennaio 2011 riguardante il riconoscimento dell'inflazione per il periodo 2008/2009. L'organico medio 2011 presenta un aumento di circa 26 unità rispetto al 2010;
- diminuzione netta della retribuzione variabile per 6.002 migliaia di Euro dovuta a: i) decremento del premio di risultato di 3.621 migliaia di Euro a seguito del criterio di calcolo per la definizione 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. La contrazione dei ricavi di rotta registrata nel 2011 ha portato ad un minore accantonamento rispetto al dato del 2010 (-35,29%); ii) riduzione della voce relativa al lavoro straordinario in linea operativa per 2.641 migliaia di Euro riconducibile alle minori ore sviluppate nel 2011 che sono state di circa 132.000 rispetto alle 167.000 del 2010, riduzione strettamente connessa al minor traffico assistito registrato nel 2011.

Gli oneri sociali così come il trattamento di fine rapporto si incrementano rispettivamente di 5.513 migliaia di Euro e 1.827 migliaia di Euro a seguito della maggiore base imponibile per gli eventi precedentemente riportati.

Infine, gli altri costi del personale registrano un decremento netto di 6.644 migliaia di Euro principalmente per il minor ricorso alla politica di incentivo all'esodo effettuato dalla società nel 2011 con definizione di esodi per il personale dipendente pari a 32 unità rispetto alle 166 unità del 2010.

Proventi ed oneri finanziari

I proventi ed oneri finanziari si attestano a fine esercizio ad un importo negativo di 10.092 migliaia di Euro registrando un peggioramento rispetto all'esercizio precedente di 5.872 migliaia di Euro. Tale risultato è legato principalmente all'incremento degli oneri finanziari per 6.272 migliaia di Euro riguardante: i) maggiori interessi passivi sui finanziamenti addebitati nel 2011 a seguito sia del maggiore indebitamento sia ad un generalizzato incremento degli spread applicati dagli istituti bancari (+ 4.746 migliaia di Euro); ii) commissioni sui finanziamenti per 760 migliaia di Euro riconosciuti agli istituti bancari in sede di rinegoziazione di due linee in scadenza nel 2011 e due nuovi finanziamenti accesi; iii) minusvalenza realizzata sul disinvestimento dei fondi assicurativi Alico per 1.436 migliaia di Euro, realizzata a seguito degli eventi già commentati nell'analisi della voce "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni" della presente nota integrativa a cui si rimanda. L'effetto negativo degli oneri finanziari è stato parzialmente mitigato dai maggiori proventi finanziari pari a 393 migliaia di Euro per gli interessi di mora attivi iscritti nell'esercizio ed applicati da Eurocontrol nei confronti dei vettori per il ritardato pagamento dei crediti.

Il dettaglio degli oneri e proventi finanziari è riportato nella seguente tabella:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
<i>Proventi diversi</i>			
Interessi attivi su conti correnti bancari	292	126	166
Altri interessi attivi	1.599	1.372	227
<i>Totale proventi diversi</i>	1.891	1.498	393
<i>Interessi ed altri oneri finanziari</i>			
Interessi passivi su finanziamenti	(9.292)	(4.546)	(4.746)
Commissioni su finanziamenti	(760)	0	(760)
Altri interessi passivi	(497)	(1.167)	670
Minusvalenza su fondi assicurativi	(1.436)	0	(1.436)
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>	(11.985)	(5.713)	(6.272)
Utili e perdite su cambi	2	(5)	7
Totale proventi ed oneri finanziari	(10.092)	(4.220)	(5.872)

Proventi ed oneri straordinari

La voce in oggetto mostra un saldo negativo di 4.316 migliaia di Euro in incremento rispetto all'esercizio precedente di 2.859 migliaia di Euro. La voce in oggetto è così composta:

- proventi straordinari per 624 migliaia di Euro, decrementatesi di 601 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente e riferiti a rettifiche relative ad esercizi precedenti;
- oneri straordinari per 4.940 migliaia di Euro, in incremento rispetto all'esercizio precedente di 2.259 migliaia di Euro, e si riferiscono a: i) imposte e tasse esercizi precedenti per 284 migliaia di Euro di cui 46 migliaia di Euro riguardanti aggiustamenti sulle imposte anticipate per riallineamento con quanto dichiarato in sede di Unico; ii) minusvalenze derivanti dalla procedura di fuori uso di cespiti aziendali non più impiegati in linea operativa per 1.307 migliaia di Euro; iii) costruzione di un hangar a Crotone, come precedentemente commentato, per 601 migliaia di Euro retrocesso ad ENAC; iv) rettifiche relative ad esercizi precedenti.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito, che ammontano a complessivi 34.828 migliaia di Euro, accolgono:

- le imposte correnti per complessivi 34.816 migliaia di Euro di cui per IRES 13.097 migliaia di Euro e per IRAP 21.719 migliaia di Euro;
- le imposte anticipate e differite pari rispettivamente a 382 migliaia di Euro, come effetto netto tra nuove iscrizioni e rigiro delle anticipate iscritte negli esercizi precedenti, e 394 migliaia di Euro per il rigiro delle differite passive iscritte sulle plusvalenze tassate per 9 migliaia di Euro e la rilevazione di nuove imposte per 403 migliaia di Euro.

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 2011:

	IRES	IRAP	31.12.2011	31.12.2010
Imposte correnti	(13.097)	(21.719)	(34.816)	(34.514)
Imposte anticipate				
Fondi tassati	(67)	0	(67)	532
Svalutazione rimanenze	454	(48)	406	521
Altri	45	(2)	43	(45)
<i>Totale imposte anticipate</i>	432	(50)	382	1.008
Imposte differite				
Plusvalenze tassate	8	1	9	9
altre	(403)	0	(403)	0
<i>Totale imposte differite</i>	(395)	1	(394)	9
Totale imp.correnti, anticipate e differite	(13.060)	(21.768)	(34.828)	(33.497)

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	47.264	47.264
Aliquota Ordinaria (Teorica)	27,5%	4,78%
Differenze Temporanee deducibili in esercizi successivi	11.124	29
Differenze Temporanee tassabili in esercizi successivi	(10.989)	(63)
Differenze Permanenti	225	0,1%
Differenze Permanenti		(4.576)
Differenze Permanenti		-0,5%
Differenze Permanenti		412.425
Imponibile fiscale	47.624	27,7%
Imposte correnti e differite	(13.060)	455.079
Imposte correnti e differite		46,02%
Aliquota Effettiva	27,63%	46,06%

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, e dal 2011 con l'inserimento dei costi di ENAC nella determinazione della tariffa sia di rotta che di terminale, ai sensi del sopracitato Regolamento, vengono rilevati anche i rispettivi balance per ENAC.

Tutto quanto premesso, nella tabella seguente viene riportata la movimentazione del credito e del debito per balance al 31 dicembre 2011:

	Anno di formazione	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	31.12.2011
Credito per Balance di rotta	2009	52.327	0	(15.164)	37.163
Credito per Balance di rotta	2010	15.614	0	0	15.614
Credito per Balance di terminale	2010	13.253	0	0	13.253
Credito per Balance di rotta	2011	0	49.469	0	49.469
Credito per Balance di terminale	2011	0	6.746	0	6.746
Totale credito per Balance		81.194	56.215	(15.164)	122.245
Debito per Balance di rotta		0	0	0	0
Totale debito per Balance		0	0	0	0

Relativamente al credito per *Balance* di rotta generatosi nel 2009 per complessivi 52.327 migliaia di Euro, come già riportato nello scorso anno, si evidenzia che a seguito degli accordi internazionali a cui hanno aderito anche gli altri *service provider* ed in linea con quanto previsto dai principi Eurocontrol, l'importo viene inserito nella determinazione della tariffa in quote frazionate fino al 2014. Nell'esercizio 2011 è stata rigirata la quota di competenza dell'anno e per il calcolo della tariffa del 2012 è stato considerato il solo importo di 12.387 migliaia di Euro. La restante parte pari a 24.775 migliaia di Euro verrà inserita nella determinazione della tariffa nei due anni successivi al 2012 e quindi classificata nei crediti con scadenza oltre i dodici mesi.

Il Balance di rotta e di terminale generato nel 2010 per complessivi 28.867 migliaia di Euro, è stato considerato nel calcolo della tariffa per il 2012 e quindi classificato nell'ambito dei crediti con scadenza entro i 12 mesi.

Con riferimento al 2011 si è proceduto ad iscrivere un balance sia di rotta che di terminale per complessivi 56.215 migliaia di Euro. Con riferimento alla rotta, il balance generato è formato dai seguenti elementi: i) per 53.076 migliaia di Euro ad una tariffa di consuntivo risultata maggiore rispetto a quella previsionale a seguito di un minor traffico assistito nella misura di -4,5% rispetto ad un +6% previsto in sede di definizione della tariffa; ii) il delta costi comunicato da Eurocontrol ed Aeronautica Militare successivamente alla chiusura del bilancio 2010, tra il dato previsionale inserito in tariffa e quanto effettivamente consuntivato risultato inferiore per complessivi 3.895 migliaia di Euro; iii) il balance riguardante ENAC per 288 migliaia di Euro, i cui costi sono stati inseriti in tariffa con decorrenza 2011, in conformità a quanto previsto dai Regolamenti comunitari 1794/2006 e 1191/2010.

Con riferimento al balance di terminale, l'iscrizione di 6.746 migliaia di Euro è legato all'andamento negativo del traffico, che si è attestato in termini di unità di servizio ad un +1,8% rispetto al 2010, inferiore rispetto a quanto previsto in sede di tariffa, +5%.

Il credito così determinato per balance di rotta e di terminale è stato classificato nell'ambito dei crediti con scadenza oltre i 12 mesi.

Sezione 4 Altre informazioni

Personale

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale, nel corso dell'esercizio ha subito la seguente movimentazione:

	31.12.2011	31.12.2010
Dirigenti	70	74
Quadri	352	348
Impiegati	2.852	2.829
Consistenza finale al 31 dicembre 2011	3.274	3.251
Consistenza media	3.285	3.259

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

	31.12.2011	31.12.2010
Management e Coordinamento	422	422
Controllori traffico aereo	1.603	1.531
Esperti assistenza al volo	334	394
Operatori servizio meteo	147	129
Naviganti	20	24
Amministrativi	468	480
Tecnici	187	178
Personale informatico	93	93
Consistenza finale al 31 dicembre 2011	3.274	3.251

Compensi amministratori e sindaci

L'emolumento annuale erogato per gli amministratori è risultato pari a 509 migliaia di Euro, mentre quello per il Collegio Sindacale ammonta a 77 migliaia di Euro.

Allegati

RENDICONTO FINANZIARIO	Allegato n. 1 (in migliaia di Euro)	
	2011	2010
A - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI	14.629	12.391
B - Flusso monetario generato da attività d'esercizio		
<i>Risultato d'esercizio</i>	12.436	15.502
<i>Ammortamenti</i>	164.256	150.981
<i>Minusvalenze (plusvalenze) da alienazione</i>	3.349	523
<i>Variazione netta Fondo Trattamento Fine Rapporto</i>	(179)	(1.038)
<i>Variazione netta Fondo imposte differite</i>	394	(9)
<i>Decremento/(Incremento) Rimanenze</i>	1.813	(673)
<i>Decremento/(Incremento) Crediti</i>	(111.917)	(108.115)
<i>Decremento/(Incremento) Ratei e Risconti attivi</i>	179	114
<i>Variazione netta altri Fondi Rischi ed Oneri</i>	2.867	(2.673)
<i>Incremento/(Decremento) Debiti</i>	64.663	16.144
<i>Incremento/(Decremento) Ratei e Risconti passivi</i>	(53.855)	80.522
	84.006	151.278
C - Flusso monetario assorbito da attività d'investimento		
<i>Investimenti in:</i>		
- immobilizzazioni immateriali	(21.866)	(22.018)
- immobilizzazioni materiali	(133.301)	(202.246)
- immobilizzazioni finanziarie	0	0
	(155.167)	(224.264)
D - Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
<i>Incremento/(Decremento) finanziamenti</i>	52.602	65.000
<i>(Incremento)/Decremento attività finanz. che non costituiscono immobiliz</i>	36.737	(268)
<i>Incremento/(Decremento) debiti verso altri finanziatori</i>	(4.206)	10.492
<i>Pagamento dividendo</i>	(14.000)	0
	71.133	75.224
E - Flusso monetario complessivo dell'esercizio (B+C+D)	(28)	2.238
F - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (A+E)	14.601	14.629

Allegato n. 2
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31.12.10			Variazioni del periodo			Consistenza al 31.12.11		
	Costo storico	Amm.to accumulato	Saldo al 31.12.2000	Incrementi	Decrementi		Costo storico	Amm.to accumulato	Saldo al 31.12.2011
					Costo Storico	Amm.to accumulato			
Diritti di utilizzazione opere dell'ingegno	60.412	(45.994)	14.418	5.901	(4)		66.309	(57.679)	8.630
Altre immobilizzazioni immateriali	14.064	(10.790)	3.274	3.768	0		17.832	(13.364)	4.468
Immobilizzazioni in corso ed acconti	70.896	0	70.896	22.349	(9.708)		83.537	0	83.537
Totale	145.372	(56.784)	88.588	32.018	(9.712)	0	167.678	(71.043)	96.635

Allegato n. 3
(in migliaia di Euro)

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Descrizione	Consistenza al 31.12.10			Variazioni del periodo				Consistenza al 31.12.11		
	Costo storico	Fondo di amm.to	Saldo al 31.12.2010	Incrementi		Decrementi		Amm.to	Costo storico	Fondo di amm.to
				Costo	Storico	Costo	Fondo di amm.to			
Terreni e fabbricati	291.318	(96.157)	195.161	31.840	(1.167)	770	(11.768)	321.991	(107.155)	214.836
Impianti e macchinari	1.252.152	(793.260)	458.892	87.504	(50.416)	49.542	(101.315)	1.289.240	(845.033)	444.207
Attrezzature industriali e comm.li	281.116	(148.224)	132.892	20.766	(5.156)	5.104	(21.659)	296.726	(164.779)	131.947
Altri beni	312.008	(254.150)	57.858	14.635	(21.628)	21.615	(15.255)	305.015	(247.790)	57.225
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	420.578	0	420.578	133.340	(155.918)	0	0	398.000	0	398.000
Totale	2.557.172	(1.291.791)	1.265.381	288.085	(234.285)	77.031	(149.997)	2.610.972	(1.364.757)	1.246.215

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	31.12.2011	1.600	50	100%	5.128	113.827	53.029
Consorzio Sicta	Napoli	31.12.2011	1.033	1	60%	879	705	879
Totale Partecipazioni							114.532	53.908

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE										Allegato n. 5 (In migliaia di Euro)	
Parte correlata	Technosky Srl		Consorzio Sicta		MEF		MIT				
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010		2011	2010
Riflessi patrimoniali operazioni con parti correlate											
Crediti Commerciali	270	779	171	922	480.858	375.346	44.427	44.427		44.427	44.427
Crediti Finanziari	-	9.093	-	-	-	-	-	-		-	-
Debiti Commerciali	(36.456)	(24.111)	(4.451)	(1.998)	(58.185)	(61.272)	-	-		-	-
Totale	(36.186)	(14.239)	(4.280)	(1.076)	422.673	314.074	44.427	44.427		44.427	44.427
Riflessi economici operazioni con parti correlate											
Ricavi	25	67		38	166.784	143.557	-	-		-	-
Altri Ricavi e proventi	524	1.147	169	147	-	-	30.000	30.000			
Costi per servizi	(60.136)	(58.574)	(982)	(625)	-	-	-	-		-	-
Costi capitalizzati (*)	(25.866)	(22.852)	(1.886)	(1.000)	-	-	-	-		-	-
Oneri Finanziari		-		-	-	-	-	-		-	-
Totale	(85.453)	(80.212)	(2.699)	(1.440)	166.784	143.557	30.000	30.000		30.000	30.000

(*) Investimenti e manutenzioni capitalizzate, quota dell'anno di riferimento.

La Società non effettua operazioni con altre 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

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 (*)	36.852	10.133	27	8	36.879	10.141
Svalutazione rimanenze (***)	8.112	2.504	1.652	286	9.764	2.790
Altri (*)	63	21	164	42	227	63
Totale	45.027	12.658	1.843	336	46.870	12.994
b) Differenze che originano passività per imposte differite						
Plusvalenze tassate (**)	28	(9)	(28)	9	0	0
Altri (*)	0	0	1.466	(403)	1.466	(403)
Totale	28	(9)	1.438	(394)	1.466	(403)

(*) 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 32,28% fino al 2009 e dal 2010 all'aliquota IRES del 27,5%

MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO									
Allegato n. 7 (In migliaia di Euro)									
Natura/descrizione	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva ex lege 292/93	Altre riserve	Riserva straordinaria	Riserva contributi c/capitale	Utili/ (perdite) a nuovo	Utile/(Perdita) dell'esercizio	Totale
Consistenza al 31/12/2008	1.121.744	6.124	9.189	961	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	7.807
Consistenza al 31/12/2009	1.121.744	7.312	9.189	961	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	15.502
Consistenza al 31/12/2010	1.121.744	7.702	9.189	961	961	51.816	45.355	15.502	1.252.269
Destinazione del risultato dell'esercizio		775					14.727	(15.502)	0
Altre variazioni:									
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe									0
- Erogazione dividendo							(14.000)		(14.000)
Risultato del periodo								12.437	12.437
Consistenza al 31/12/2011	1.121.744	8.477	9.189	961	961	51.816	46.082	12.437	1.250.706

Allegato n. 8

(In migliaia di Euro)

ANALISI DELLE RISERVE

Riserve	Tipologia	Importo	Possibile utilizzo
Riserva legale	Utili	8.477	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	46.082	A,B,C
Totale Riserve di Capitale		61.966	
Totale Riserve di Utili		54.559	

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 31.12.2011	Durata	Scadenza	Tasso interesse	Note
Finanziamento	140.000	140.000	5 anni	2013	Euribor + spread	1
Finanziamento	40.000	40.000	10 mesi	2012	Euribor + spread	
Linea di credito	60.000	60.000	10 mesi	2012	Euribor + spread	
Linea di credito	150.000	148.356	18 mesi meno un giorno	a scadenza	Euribor + spread	
Anticipi in c/c	100.000	93.545	a revoca		Euribor + spread	
Totale debiti verso banche	490.000	481.901				

1 Finanziamento con opzione di estensione per ulteriori 5 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, 24 maggio 2012

Il presente bilancio è stato
approvato in pari data
dall' Amministratore Unico

Massimo Garbini



PAGINA BIANCA

Bilancio consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2011

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

	31.12.2011	31.12.2010
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	0
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	9.527.148	14.523.415
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	15.160	8.080
5 bis) Differenza da consolidamento	55.405.087	66.486.104
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	83.537.432	70.896.868
7) Altre	4.956.808	4.108.186
Totale I)	153.441.635	156.022.653
II Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	214.751.303	195.111.885
2) Impianti e macchinari	439.071.460	455.151.280
3) Attrezzature industriali e commerciali	131.720.629	132.818.131
4) Altri beni	59.236.332	60.351.286
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	392.098.527	416.975.067
Totale II)	1.236.878.251	1.260.407.649
III Immobilizzazioni finanziarie		
1) Partecipazioni in:		
a) Imprese controllate	878.628	878.204
d) Altre imprese	284.848	284.848
2) Crediti:		
a) Verso altri - esigibili oltre i 12 mesi	18.123.068	19.277.096
Totale III)	19.286.544	20.440.148
Totale B) Immobilizzazioni	1.409.606.430	1.436.870.450
C) Attivo circolante		
I Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	69.362.677	71.055.428
3) Lavori in corso su ordinazione	3.133.880	2.842.391
Totale I)	72.496.557	73.897.819
II Crediti		
1) Verso clienti		
esigibili entro i 12 mesi	639.762.611	520.999.910
2) Verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	171.082	921.779
4 bis) Crediti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	40.073.855	20.538.646
4 ter) Imposte anticipate		
esigibili entro i 12 mesi	17.106.350	15.575.252
5) Verso altri		
esigibili entro i 12 mesi	22.998.412	79.290.023
6) Per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	41.255.367	15.163.749
esigibili oltre i 12 mesi	80.989.718	66.031.199
Totale II)	842.357.395	718.520.558
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
6) Altri titoli	0	40.249.727
Totale III)	0	40.249.727
IV Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	15.374.253	14.804.167
3) Denaro e valori in cassa	35.159	56.393
Totale IV)	15.409.412	14.860.560
Totale C) Attivo circolante	930.263.364	847.528.664
D) Ratei e risconti		
Totale D) Ratei e risconti	630.941	829.889
Totale Attivo	2.340.500.735	2.285.229.003

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	31.12.2011	31.12.2010
A) Patrimonio Netto		
I Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
IV Riserva legale	8.477.662	7.702.565
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	(712.741)	11.915.227
IX Utile (perdita) dell'esercizio	(1.393.953)	2.147.130
Totale Patrimonio Netto di Gruppo	1.190.080.928	1.205.474.882
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	1.190.080.928	1.205.474.882
B) Fondi per rischi ed oneri		
2) Fondo imposte anche differite	695.893	861.108
3) Altri	62.006.981	59.107.852
Totale B) Fondi per rischi ed oneri	62.702.874	59.968.960
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	60.580.192	61.678.696
D) Debiti		
4) Debiti verso banche		
esigibili entro i 12 mesi	272.483.422	293.861.875
esigibili oltre i 12 mesi	231.689.948	140.000.000
5) Debiti verso altri finanziatori		
esigibili entro i 12 mesi	23.756.317	28.093.953
6) Acconti		
esigibili entro i 12 mesi	61.810.435	61.470.001
7) Debiti verso fornitori		
esigibili entro i 12 mesi	196.241.069	136.164.403
esigibili oltre i 12 mesi	9.936.314	10.992.974
9) Debiti verso imprese controllate		
esigibili entro i 12 mesi	4.451.440	1.998.261
12) Debiti tributari		
esigibili entro i 12 mesi	9.577.396	13.665.844
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro i 12 mesi	22.879.705	21.923.514
14) Altri debiti		
esigibili entro i 12 mesi	49.631.072	49.339.025
15) Debiti per Balance Eurocontrol		
esigibili entro i 12 mesi	0	0
Totale D) Debiti	882.457.118	757.509.850
E) Ratei e risconti	144.679.623	200.596.615
Totale E) Ratei e risconti	144.679.623	200.596.615
Totale Passivo	2.340.500.735	2.285.229.003
Conti d'ordine		
Garanzie prestate a terzi	89.784.146	91.632.914
Garanzie prestate a Società controllate	5.000.000	5.000.000
Garanzie ricevute da terzi	141.956.525	142.631.657
Conti di memoria	1	1

CONTO ECONOMICO

	31.12.2011	31.12.2010
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		
a) Ricavi delle prestazioni	733.908.589	710.801.149
b) Rettifiche tariffe per balance dell'esercizio	60.109.233	27.616.530
c) Variazioni per balance	(3.895.347)	1.250.921
d) Utilizzo balance anno n-2	(15.163.749)	1.796.119
Totale 1)	774.958.726	741.464.719
3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione	291.489	2.296.859
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	25.523.382	22.355.255
5) Altri ricavi e proventi		
a) Altri ricavi	30.993.990	25.172.245
b) Contributi in conto esercizio	30.000.000	30.000.000
Totale 5)	60.993.990	55.172.245
Totale A) Valore della produzione	861.767.587	821.289.078
B) Costo della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(7.770.722)	(6.803.014)
7) Per servizi	(158.393.534)	(160.320.019)
8) Per godimento di beni di terzi	(7.022.326)	(6.778.319)
9) Per il personale:		
a) Salari e stipendi	(313.824.207)	(300.386.294)
b) Oneri Sociali	(103.487.287)	(97.280.921)
c) Trattamento di fine rapporto	(20.401.899)	(18.206.042)
e) Altri costi	(9.234.633)	(15.894.927)
Totale 9)	(446.948.026)	(431.768.184)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	(26.275.074)	(24.999.994)
b) Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	(150.595.998)	(138.318.562)
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(3.354.871)	(5.358.561)
Totale 10)	(180.225.943)	(168.677.117)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, suss. di consumo e merci	(1.810.624)	669.346
12) Accantonamento per rischi	(7.632.000)	(31.703)
14) Oneri diversi di gestione	(2.624.521)	(4.092.679)
Totale B) Costi della produzione	(812.427.696)	(777.801.689)
Differenza tra valore e costo della produzione (A - B)	49.339.891	43.487.389
C) Proventi ed oneri finanziari		
16) Altri proventi finanziari		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	256.126	158.132
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0
d) proventi diversi dai precedenti	1.896.111	1.500.836
Totale 16)	2.152.237	1.658.968
17) Interessi e altri oneri finanziari	(12.345.930)	(5.763.710)
17 bis) Utili e perdite su cambi	(2.004)	(2.888)
Totale C) Proventi e oneri finanziari	(10.195.697)	(4.107.630)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	425	376
19) Svalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	425	376
E) Proventi ed oneri straordinari		
20) Proventi straordinari	892.396	1.275.942
21) Oneri straordinari		
a) imposte relative a esercizi precedenti	(284.111)	(638.293)
b) altri oneri	(4.994.462)	(2.737.496)
Totale 21)	(5.278.573)	(3.375.789)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	(4.386.177)	(2.099.847)
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	34.758.442	37.280.288
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) Imposte correnti	(37.485.943)	(37.508.579)
b) Imposte differite	(243.761)	175.098
c) Imposte anticipate	1.577.309	2.200.323
Totale 22)	(36.152.395)	(35.133.158)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	(1.393.953)	2.147.130
Risultato di esercizio di Terzi	0	0
Risultato di esercizio di Gruppo	(1.393.953)	2.147.130

Nota integrativa al bilancio consolidato al 31 dicembre 2011

Sezione 1

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2011, 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 2011 approvato dall'Amministratore Unico di Techno Sky in data 22 marzo 2012 e dall'Assemblea in data 20 aprile 2012.

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 2011 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.

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, mentre gli anticipi esposti nei confronti di ENAC sono commisurati alla quota parte dei ricavi di competenza sviluppati nell'esercizio. 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.

I debiti verso altri finanziatori accolgono il debito verso società di factoring a cui i fornitori hanno ceduto "pro soluto" le fatture emesse nei confronti di Enav. Al fine di rendere comparabili i dati con l'esercizio precedente, si è proceduto a riclassificare in questa voce l'ammontare delle fatture cedute

e non pagate al 31 dicembre 2010 diminuendo il debito verso fornitori.

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

Immobilizzazioni immateriali

La voce in oggetto, che ammonta a 153.441 migliaia di Euro, registra un decremento netto nell'esercizio di 2.581 migliaia di Euro ed è così composta:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	Amm.to	31.12.2011
Diritti di utilizz.ne opere dell'ingegno	14.524	7.240	(4)	(12.233)	9.527
Concessioni, licenze e marchi	8	17		(10)	15
Differenza da consolidamento	66.486			(11.081)	55.405
Immobilizzazioni in corso ed acconti	70.896	22.349	(9.708)	0	83.537
Altre immobilizzazioni immateriali	4.108	3.800	0	(2.951)	4.957
Totale	156.022	33.406	(9.712)	(26.275)	153.441

La *differenza da consolidamento* rappresenta il maggior valore di acquisizione della Controllata Techno Sky rappresentativo dei benefici economici futuri. Tale differenza, 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 1.236.878 migliaia di Euro registrando un decremento netto di 23.529 migliaia di Euro, sono così composte:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	Amm.to	31.12.2011
Terreni e fabbricati	195.112	31.791	(397)	(11.755)	214.751
Impianti e macchinari	455.151	85.759	(874)	(100.965)	439.071
Attrezzature industriali e commerciali	132.818	20.633	(52)	(21.678)	131.721
Altri beni	60.351	15.096	(14)	(16.197)	59.236
Immobilizzazioni in corso ed acconti	416.975	131.042	(155.918)	0	392.099
Totale	1.260.407	284.321	(157.255)	(150.595)	1.236.878

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 a valori di libro 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 1.483 migliaia di Euro (2.007 migliaia di Euro al 31 dicembre 2010). Inoltre le immobilizzazioni materiali includono il saldo delle attività di investimento in conto capitale realizzate dalla Controllata nel 2011 e la manutenzione evolutiva sui software degli impianti di proprietà, per un valore complessivo pari a circa 22.209 migliaia di Euro.

Gli ammortamenti di competenza dell'esercizio sono stati pari a 150.595 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 19.286 migliaia di Euro e registra un decremento netto nell'esercizio di 1.154 migliaia di Euro in seguito alla seguente movimentazione:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	31.12.2011
Partecipazioni				
a) imprese controllate	878	0,4		878
b) altre imprese	285			285
Crediti	19.277	340	(1.494)	18.123
Totale	20.440	340,4	(1.494)	19.286

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 0,4 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 17.793 migliaia di Euro (19.032 migliaia di Euro al 31 dicembre 2010), 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 2011 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.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino ammontano a 72.496 migliaia di Euro, al netto del fondo svalutazione, e registrano nell'esercizio un decremento netto di 1.401 migliaia di Euro. Tale voce comprende le parti di ricambio di prima dotazione dei sistemi di controllo del traffico aereo riferiti essenzialmente alla Controllante (69.329 migliaia di Euro) e i lavori in corso su ordinazione riferiti interamente alla controllata Techno Sky per commesse verso clienti terzi per l'ammodernamento di alcuni aeroporti nazionali e dei sistemi meteo. La movimentazione netta dell'esercizio è riportata nella seguente tabella:

	31.12.2010	Variazione netta	31.12.2011
<i>Rimanenze per:</i>			
- materie prime, sussidiarie e di consumo	79.166	(40)	79.126
- lavori in corso	2.842	291	3.133
	82.008	251	82.259
Fondo Svalutazione magazzino	(8.111)	(1.652)	(9.763)
Totale	73.897	(1.401)	72.496

Crediti

La voce crediti che ammonta complessivamente a 842.357 migliaia di Euro, di cui 80.990 migliaia di Euro con scadenza oltre i dodici mesi, evidenzia un incremento di 123.837 migliaia di Euro ed è così composta:

	31.12.2011	31.12.2010
Credito verso Clienti	639.763	521.000
Crediti verso imprese controllate	171	922
Crediti tributari	40.074	20.539
Crediti per imposte anticipate	17.106	15.575
Crediti verso altri	22.998	79.290
Crediti per balance Eurocontrol	122.245	81.194
Totale	842.357	718.520

Crediti verso clienti

I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 639.763 migliaia di Euro e si riferiscono per 635.716 migliaia di Euro alla Controllante, di cui 510.858 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 4.047 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 171 migliaia di Euro è relativo interamente al Consorzio SICTA ed è riferito essenzialmente al canone di locazione degli uffici di proprietà di Enav.

Crediti tributari

I crediti tributari pari a complessivi 40.074 migliaia di Euro, si riferiscono a crediti IVA per 36.435 migliaia di Euro (18.877 migliaia di Euro al 31 dicembre 2010), di cui relativi a Techno Sky per 11.189 migliaia di Euro. L'incremento del credito IVA registrato nell'esercizio per 17.558 migliaia di Euro, è quasi interamente riferibile alla Controllante ed è dovuto alla riduzione del plafond disponibile, di cui si è ampiamente detto nella nota integrativa civilistica, a cui si fa rinvio. Il residuo del saldo pari a 3.639 migliaia di Euro attiene per 1.662 migliaia di Euro al credito per IRES chiesto a rimborso nel 2009 dalla Controllante 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, e per 1.977 migliaia di Euro al credito IRES sorto nel 2011 quale differenza tra gli acconti di imposta versati nell'esercizio dal Gruppo pari a 15.967 migliaia di Euro e l'imposta di competenza dell'esercizio pari a 13.990 migliaia di Euro.

Imposte anticipate

Le imposte anticipate, riferite principalmente alla Controllante, ammontano a 17.106 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 22.998 migliaia di Euro si riferiscono essenzialmente alla Controllante, il cui decremento rispetto all'esercizio precedente è sostanzialmente attribuibile al defianziamento dei contributi riconosciuti nell'esercizio precedente sul progetto di investimento riguardante l'ammodernamento tecnologico infrastrutturale dell'aeroporto di Palermo, pari a 58.356 migliaia di Euro, stornati con contropartita la voce risconti passivi. Per la composizione del saldo si fa rinvio a quanto già commentato nella nota integrativa al bilancio di esercizio.

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

L'azzeramento della voce in oggetto avvenuto nell'esercizio, si riferisce allo smobilizzo delle quote dei fondi assicurativi Alico detenuti in portafoglio. L'operazione di cessione ha comportato una minusvalenza, al netto del *reversal* delle plusvalenze da *switch* sospese negli esercizi precedenti, pari a 1.436 migliaia di Euro, iscritta tra gli oneri della gestione finanziaria.

Disponibilità liquide

La voce in oggetto accoglie le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale per 15.374 migliaia di Euro comprensivo degli interessi maturati e giacenze di cassa per 35 migliaia di Euro.

Ratei e risconti

La voce ratei e risconti ammonta a 631 migliaia di Euro e si riferisce a risconti attivi per 628 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 3 migliaia di Euro.

Patrimonio Netto

Il patrimonio netto di gruppo è così composto:

	31.12.2011	31.12.2010
Capitale sociale (*)	1.121.744	1.121.744
Riserva legale	8.477	7.702
<u>Altre riserve:</u>		
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	(712)	11.916
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(1.394)	2.147
Patrimonio netto di Gruppo	1.190.081	1.205.475
Capitale e riserve di terzi	0	0
Utile/(Perdita) di terzi	0	0
Patrimonio netto consolidato	1.190.081	1.205.475

(*) 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

La variazione rispetto all'esercizio 2010 attiene essenzialmente all'avvenuta erogazione dei dividendi per 14.000 migliaia di Euro nonché alla perdita dell'esercizio 2011.

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 62.702 migliaia di Euro e registrano un incremento netto di 2.733 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente. Nella tabella seguente è riportata la variazione avvenuta nell'esercizio:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	31.12.2011
Fondo imposte, anche differite	861	403	(569)	695
Totale	861	403	(569)	695
Altri fondi:				
F.do rischi per il contenz.so con il personale	9.804	32	(4.721)	5.115
F.do rischi per altri contenziosi in essere	1.327	0	(12)	1.315
Altri fondi rischi	0	7.600	0	7.600
Fondo stabilizzazione tariffe	47.977	0	0	47.977
Totale altri fondi	59.108	7.632	(4.733)	62.007
Totale complessivo	59.969	8.035	(5.302)	62.702

Il fondo imposte, anche differite, è relativo per 403 migliaia di Euro alla fiscalità differita connessa agli interessi di mora 2011 maturati e non ancora incassati, e per il residuo importo include l'effetto fiscale temporaneo derivante dal trattamento del leasing dell'aeromobile rilevato secondo il metodo finanziario per un importo di 292 migliaia di Euro, ridotto di 148 migliaia di Euro a seguito del rigiro delle differite avvenuto nell'esercizio. Nell'ambito dei decrementi è ricompreso l'utilizzo del fondo imposte per 410 migliaia di Euro, iscritto prudenzialmente nell'esercizio precedente da Techno Sky, a fronte di maggiori costi dedotti nel 2009 per la quale la società ha, nel 2011, presentato ravvedimento operoso. 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.

Per l'incremento della voce altri fondi rischi pari a 7.600 migliaia di Euro che per i decrementi degli altri fondi, interamente riferibili alla Controllante, si rimanda a quanto già commentato nell'ambito della nota integrativa civilistica.

Trattamento di fine rapporto

Il Trattamento di fine rapporto ammonta a 60.580 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:

	31.12.2010	Incrementi	Decrementi	31.12.2011
Trattamento di fine rapporto	61.679	20.401	(21.500)	60.580
Totale	61.679	20.401	(21.500)	60.580

L'accantonamento del TFR è stato pari a 20.401 migliaia di Euro, di cui le quote destinate ai Fondi di Previdenza aziendale Previdai, 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 17.134 migliaia di Euro e sono ricompresi nell'ambito dei decrementi dell'esercizio. Gli ulteriori decrementi si riferiscono alla erogazione, per 4.366 migliaia di Euro, di anticipi e liquidazioni in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro.

Debiti

I debiti ammontano complessivamente a 882.457 migliaia di Euro di cui con scadenza entro i dodici mesi per 640.831 migliaia di Euro e oltre i dodici mesi per 241.626 migliaia di Euro. Tali debiti si riferiscono per 830.104 migliaia di Euro alla Controllante e per la restante parte, pari a 52.353 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:

	31.12.2011	31.12.2010
<i>Entro i 12 mesi</i>		
Debiti verso banche	272.484	293.862
Debiti verso altri finanziatori	23.756	28.094
Acconti	61.810	61.470
Debiti verso fornitori	196.241	136.164
Debiti verso controllate	4.452	1.998
Debiti tributari	9.577	13.666
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale	22.880	21.924
Altri debiti	49.631	49.339
Totale entro i dodici mesi	640.831	606.517
<i>Oltre 12 mesi</i>		
Debiti verso banche	231.690	140.000
Debiti verso fornitori	9.936	10.993
Totale oltre i dodici mesi	241.626	150.993
Totale	882.457	757.510

Il *debito verso le banche* evidenzia un incremento complessivo, rispetto all'esercizio precedente, di 70.312 migliaia di Euro connesso alla maggiore esposizione nei confronti degli Istituti bancari, ed è riferito per 52.602 migliaia di Euro alla Controllante e per 17.710 migliaia di Euro a Techno Sky.

Il *debito verso altri finanziatori*, in riduzione rispetto all'esercizio 2010 di 4.338 migliaia di Euro, è relativo alle cessioni di credito con formula "pro soluto" effettuate dai fornitori del Gruppo. Si è provveduto a riclassificare anche l'importo relativo all'esercizio 2010 al fine di assicurare la comparabilità dei dati.

Il *debito verso controllate* per 4.452 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* si riferiscono al debito per IRAP per 2.101 migliaia di Euro, quale saldo tra gli acconti di imposta erogati nel 2011 dal Gruppo per complessivi 21.396 migliaia di Euro e l'imposta di competenza dell'esercizio pari a 23.497 migliaia di Euro e per la differenza pari a 7.476 migliaia di Euro alle ritenute Irpef sulle retribuzioni del personale dipendente versate nel mese di gennaio 2012. Nell'ambito della voce *altri debiti*, sono compresi i "debiti verso il personale" per complessivi 39.879 migliaia di Euro, riferiti a ferie maturate e non godute per 12.287 migliaia di Euro ed agli accantonamenti rilevati per competenza della parte variabile della retribuzione per 27.592 migliaia di Euro. Il saldo è sostanzialmente in linea con quello dell'esercizio precedente.

Ratei e risconti passivi

I ratei e risconti passivi ammontano a 144.680 migliaia di Euro e registrano un decremento di 55.917 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, imputabile principalmente alla Controllante. Il decremento è ascrivibile all'effetto combinato del definanziamento del contributo in conto impianti rilevato nel 2010 a valere sul progetto di ammodernamento tecnologico infrastrutturale dell'aeroporto di Palermo nonché all'utilizzo dei contributi in conto impianti relativi al PON trasporti a copertura delle quote di ammortamento dell'esercizio.

La voce include altresì i ratei passivi per complessivi 599 migliaia di Euro relativi essenzialmente a interessi passivi maturati sui finanziamenti in essere.

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono rappresentati da:

- garanzie prestate da terzi nell'interesse del gruppo per 89.784 migliaia di Euro e registrano un decremento netto, rispetto all'esercizio precedente, di 1.849 migliaia di Euro riguardanti principalmente lo svincolo di fidejussioni da parte della Controllante a beneficio dell'Aeronautica Militare (1.700 migliaia di Euro). Il saldo include 87.630 migliaia di Euro relativi alle fidejussioni rilasciate a favore dell'Agenzia delle Entrate a garanzia del rimborso del credito IVA anno 2005 e 2007;
- garanzie ricevute da terzi per complessivi 141.956 migliaia di Euro relative per 122.557 migliaia di Euro a fidejussioni ricevute a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura stipulati e per 19.400 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 235 migliaia di Euro a seguito delle erogazioni di anticipi e liquidazioni di TFR effettuati nel 2011;
- 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;
- 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 861.767 migliaia di Euro con un incremento di 40.478 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, è così composto:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	774.959	741.465	33.494
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	291	2.297	(2.006)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	25.523	22.355	3.168
Contributi in conto esercizio	30.000	30.000	0
Altri ricavi	30.994	25.172	5.822
Totale valore della produzione	861.767	821.289	40.478

I *ricavi delle vendite e delle prestazioni* si riferiscono per 771.310 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 3.649 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, in aumento rispetto al fatturato dell'esercizio precedente per 857 migliaia di Euro.

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 di alcuni aeroporti nazionali e dei sistemi meteo oltre che per servizi di supporto ed integrazione effettuati nel territorio nazionale.

Gli *incrementi di immobilizzazioni per lavori interni* si riferiscono per 4.078 migliaia di Euro alla capitalizzazione dei costi del personale per l'attività svolta sui progetti di investimento in corso di esecuzione e, per 21.445 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 Padova e 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 812.428 migliaia di Euro e registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di 34.626 migliaia di Euro. La composizione della voce in oggetto è riportata nella seguente tabella:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Costi per materie prime, suss., di cons.e merci	7.771	6.803	968
<i>Per servizi:</i>			
- costi di manutenzione	31.228	33.679	(2.451)
- contribuzione Eurocontrol e Ceats	38.987	46.338	(7.351)
- costi per utenze e telecomunicazioni	36.240	29.206	7.034
- premi assicurativi	7.006	7.367	(361)
- pulizia e vigilanza	8.704	8.805	(101)
- altri costi riguardanti il personale	13.049	13.415	(366)
- altre spese per servizi	23.180	21.510	1.670
<i>Totale costi per servizi</i>	<i>158.394</i>	<i>160.320</i>	<i>(1.926)</i>
Per godimento beni di terzi	7.022	6.778	244
Per il personale	446.948	431.768	15.180
<i>Ammortamenti e svalutazioni:</i>			
- immobilizzazioni immateriali	26.275	25.000	1.275
- immobilizzazioni materiali	150.595	138.318	12.277
- svalutazione crediti	3.355	5.359	(2.004)
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>180.225</i>	<i>168.677</i>	<i>11.548</i>
Variazione delle rimanenze	1.811	(669)	2.480
Accantonamento per rischi	7.632	32	7.600
Oneri diversi di gestione	2.625	4.093	(1.468)
Totale costo della produzione	812.428	777.802	34.626

I costi per servizi, come sopra dettagliati, sono riferiti per 134.540 migliaia di Euro alla Controllante e per la restante parte, pari a 23.854 migliaia di Euro, alla Controllata Techno Sky. Il decremento complessivo della voce in oggetto pari a 1.926 migliaia di Euro è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato dei minori costi sostenuti per Eurocontrol e Ceats e per le attività di manutenzione, parzialmente compensati dall'incremento dei costi sostenuti per utenze e telecomunicazioni.

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, in incremento rispetto all'esercizio precedente a seguito dell'entrata in esercizio di diversi progetti di investimento, è compresa anche

la quota di ammortamento dell'aereo riscattato al termine del contratto di leasing, per complessivi 524 migliaia di Euro.

L'accantonamento a fondo rischi per 7.632 migliaia di Euro si riferisce essenzialmente alla Controllante, la natura e composizione del quale è stata già commentata nella relativa sezione della nota integrativa al bilancio di esercizio.

Il costo del personale ammonta a 446.948 migliaia di Euro ed è relativo per 391.091 migliaia di Euro alla Controllante e per 55.857 migliaia di Euro a Techno Sky. L'incremento dell'esercizio di 15.180 migliaia di Euro si riferisce per 11.475 migliaia di Euro alla Controllante per gli eventi già riportati nella nota integrativa civilistica e per 3.705 migliaia di Euro a Techno Sky, per effetto principalmente sia dell'aumento degli organici che per le dinamiche salariali, con effetti prevalentemente sulla componente fissa della retribuzione, dovuti ai nuovi accordi sindacali.

La voce in oggetto è così composta:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
Salari e stipendi, di cui:			
retribuzione fissa	266.470	247.546	18.924
retribuzione variabile	47.354	52.840	(5.486)
Totale salari e stipendi	313.824	300.386	13.438
Oneri sociali	103.487	97.281	6.206
Trattamento di fine rapporto	20.402	18.206	2.196
Altri costi	9.235	15.895	(6.660)
Totale costo del personale	446.948	431.768	15.180

Nella tabella sotto riportata viene rappresentato l'organico aziendale di gruppo diviso per qualifica professionale.

	31.12.2011	31.12.2010
Dirigenti	88	92
Quadri	393	390
Impiegati	3.610	3.569
Consistenza finale	4.091	4.051

Proventi ed oneri finanziari

I proventi ed oneri finanziari presentano un saldo netto negativo per 10.196 migliaia di Euro e registrano un peggioramento rispetto all'esercizio precedente di 6.088 migliaia di Euro. Tali maggiori oneri risentono principalmente i) della maggiore esposizione nei confronti degli istituti di credito congiuntamente ad un incremento dell'onerosità dei finanziamenti, ii) delle commissioni applicate in occasione della proroga di alcuni finanziamenti in scadenza, per 700 migliaia di Euro, iii) della minusvalenza realizzata con la cessione dei fondi assicurativi Alico. L'aumento degli oneri finanziari è stato parzialmente mitigato dai maggiori proventi per interessi di mora sul ritardato pagamento da parte dei vettori per circa 393 migliaia di Euro.

La composizione è riportata nella seguente tabella:

	31.12.2011	31.12.2010	Variazioni
<i>Proventi finanziari</i>			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	256	158	98
Proventi diversi	1.896	1.501	395
<i>Totale proventi finanziari</i>	<i>2.152</i>	<i>1.659</i>	<i>493</i>
<i>Oneri finanziari</i>			
Interessi passivi su finanziamenti e linee di credito	(9.653)	(4.597)	(5.056)
Altri interessi passivi	(1.257)	(1.167)	(90)
Minusvalenza su fondi assicurativi	(1.436)	0	(1.436)
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>	<i>(12.346)</i>	<i>(5.764)</i>	<i>(6.582)</i>
Utili e perdite su cambi	(2)	(3)	1
Totale proventi ed oneri finanziari	(10.196)	(4.108)	(6.088)

Rettifica di valore delle attività finanziarie

La voce in oggetto mostra un saldo positivo di 0,4 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 4.386 migliaia di Euro ed è composto da proventi straordinari per 892 migliaia di Euro e oneri straordinari per 5.278 migliaia di Euro. Gli importi sono principalmente imputabili alla Controllante ad eccezione di un effetto negativo di circa

70 migliaia di Euro relativo a Techno Sky principalmente per aggiustamenti sulle imposte dirette connesse all'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 36.152 migliaia di Euro e sono composte da imposte correnti IRES ed IRAP per 37.486 migliaia di Euro e dall'effetto netto positivo delle imposte anticipate e differite per 1.334 migliaia di Euro.

Di seguito è riportato il dettaglio della composizione delle imposte correnti, anticipate e differite dell'esercizio 2011:

	IRES	IRAP	31.12.2011	31.12.2010
Imposte correnti	(13.990)	(23.496)	(37.486)	(37.508)
Imposte anticipate				
Fondi tassati	(26)	0	(26)	532
Svalutazione rimanenze	454	(48)	406	521
Altri	1.053	145	1.198	1.147
<i>Totale imposte anticipate</i>	1.481	97	1.578	2.200
Imposte differite				
Plusvalenze tassate	8	1	9	9
altre	(275)	22	(253)	166
<i>Totale imposte differite</i>	(267)	23	(244)	175
Totale imp.correnti, anticipate e differite	(12.776)	(23.376)	(36.152)	(35.133)

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 2011 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	31.12.2011
Revisione legale dei conti	Capogruppo Enav S.p.A.	94
	Società controllate	44
Servizi di supporto metodologico alla legge sul risparmio 262/2005	Capogruppo Enav S.p.A.	40
	Società controllate	19
Altri Servizi di attestazione (1)	Capogruppo Enav S.p.A.	243
	Società controllate	3
Totale		443

(1) revisione contabile dei rendiconti dei costi sostenuti in relazione a progetti internazionali finanziati dalla Commissione Europea, attestazione dei covenants finanziari, revisione separazione contabile.

Allegati

Allegato n. 1
(in migliaia di Euro)

PARTECIPAZIONI E MODALITA' DI CONSOLIDAMENTO

Ragione Sociale	Sede	Consolidamento	Attività svolta	Capitale Sociale	% di partecipazione diretta	di gruppo	Patrimonio Netto pro quota	Risultato d'esercizio	Note
<i>Imprese controllate</i>									
Techno Sky S.r.l.	Roma	Integrale	Servizi	1.600	100%	100%	5.129	50	
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

Descrizione	Consistenza al 31.12.10			Variazioni del periodo				Consistenza al 31.12.11		
	Costo storico	Amm.to accumulato	Saldo al 31.12.2000	Incrementi		Decrementi		Costo storico	Amm.to accumulato	Saldo al 31.12.2011
						Costo Storico	Amm.to accumulato			
Costi di impianto e di ampliamento	3	(3)	0	0	0	0	0	3	(3)	0
Diritti di utilizzazione opere dell'ingegno	61.553	(47.029)	14.524	7.240	(4)	(4)		68.789	(59.262)	9.527
Concessioni, licenze e marchi	12	(4)	8	17	0	0	0	29	(14)	15
Differenza da consolidamento	110.810	(44.324)	66.486	0	0	0	0	110.810	(55.405)	55.405
Altre immobilizzazioni immateriali	17.483	(13.375)	4.108	3.800	0	0	0	21.283	(16.326)	4.957
Immobilizzazioni in corso ed acconti	70.896	0	70.896	22.349	(9.708)	(9.708)	0	83.537		83.537
Totale	260.757	(104.735)	156.022	33.406	(9.712)	(9.712)	0	284.448	(131.007)	153.441

MOVIMENTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI										
Descrizione	Consistenza al 31.12.10			Variazioni del periodo			Consistenza al 31.12.11			
	Costo storico	Fondo di amm.to	Saldo al 31.12.2010	Incrementi		Decrementi	Costo storico	Fondo di amm.to	Saldo al 31.12.2011	
Terreni e fabbricati	291.261	(96.149)	195.112	31.791	(1.167)	770	321.885	(107.134)	214.751	
Impianti e macchinari	1.249.283	(794.132)	455.151	85.759	(50.416)	49.542	1.284.626	(845.555)	439.071	
Attrezzature industriali e comm.li	281.313	(148.495)	132.818	20.633	(5.156)	5.104	296.790	(165.069)	131.721	
Altri beni	322.529	(262.178)	60.351	15.096	(21.631)	21.617	315.994	(256.758)	59.236	
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	416.975	0	416.975	131.042	(155.918)	0	392.099	0	392.099	
Totale	2.561.361	(1.300.954)	1.260.407	284.321	(234.288)	77.033	2.611.394	(1.374.516)	1.236.878	

Allegato n. 3
(in migliaia di Euro)

PROSPETTO IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		Allegato n. 4 (in migliaia di Euro)					
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 (*)	37.644	10.351	177	49	37.821	10.400
	Svalutazione rimanenze (***)	8.112	2.505	1.652	286	9.764	2.791
	Altri (**)	8.540	2.719	3.778	1.196	12.318	3.915
	Totale	54.296	15.575	5.607	1.531	59.903	17.106
b)	Differenze che originano passività per imposte differite						
	Plusvalenze tassate (**)	28	(9)	(28)	9	0	0
	IAS 17 (**)	1.383	(440)	(458)	148	925	(292)
	Altri (*)	8	(2)	1.459	(401)	1.467	(403)
	Totale	1.419	(451)	973	(244)	2.392	(695)

(*) 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 32,28% fino al 2009 e dal 2010 all'aliquota IRES del 27,5%

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**

	31.12.2011		31.12.2010	
	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto	Risultato d'esercizio	Patrimonio Netto
Capogruppo	12.437	1.250.706	15.502	1.252.270
Ammortamento differenza da consolidamento	(11.081)	(55.405)	(11.081)	(44.324)
Effetto IAS 17 Techno Sky	(458)	926	(490)	1.384
Imposte differite su IAS 17	148	(293)	166	(441)
Eliminazione effetti economici infragruppo	(3.657)	(11.950)	(3.079)	(8.293)
Imposte anticipate su elim.ne effetti economici infragr.	1.167	3.813	982	2.646
Valutazione a patrimonio netto del Consorzio Sicta	0,4	173	0,3	172
Risultato d'esercizio Techno Sky	50	2.111	147	2.061
Totale di gruppo	(1.394)	1.190.081	2.147	1.205.475

MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO									
Natura/descrizione	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva ex lege 292/93	Altre riserve			Utili/(perdite) a nuovo dell'esercizio	Totale	Allegato n. 6 (In migliaia di Euro)
				Riserva straordinaria	Riserva c/capitale	Riserva contributi			
Patrimonio netto di Gruppo al 31.12.2008	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)	0	
Altre variazioni: destinazione fondo stabilizzazione tariffe						(22.584)		(22.584)	
Risultato dell'esercizio						(4.427)	(4.427)	(4.427)	
Patrimonio netto di Gruppo al 31.12.2009	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	0	
Altre variazioni: destinazione fondo stabilizzazione tariffe						(7.417)		(7.417)	
Risultato dell'esercizio						2.147	2.147	2.147	
Patrimonio netto di Gruppo al 31.12.2010	1.121.744	7.702	9.189	961	51.816	11.916	2.147	1.205.475	
Destinazione del risultato dell'esercizio		775				1.372	(2.147)	0	
Altre variazioni: erogazione dividendo						(14.000)		(14.000)	
Risultato dell'esercizio						(1.394)	(1.394)	(1.394)	
Patrimonio netto di Gruppo al 31.12.2011	1.121.744	8.477	9.189	961	51.816	(712)	(1.394)	1.190.081	
Capitale e riserve di terzi	0	0	0	0	0	0	0	0	
Utile/(Perdita) di terzi	0	0	0	0	0	0	0	0	
Patrimonio netto consolidato	1.121.744	8.477	9.189	961	51.816	(712)	(1.394)	1.190.081	

Allegato n. 7 a

(In migliaia di Euro)

CONSORZIO SICTA**STATO PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 2011**

	2011	2010
ATTIVO		
Immobilizzazioni		
Immobilizzazioni immateriali	139	59
Immobilizzazioni materiali	177	188
Totale immobilizzazioni	316	247
Attivo circolante		
Rimanenze	199	456
Crediti esigibili entro 12 mesi	6.828	3.755
Disponibilità liquide	7	177
Totale attivo circolante	7.034	4.388
Ratei e risconti attivi	16	9
TOTALE ATTIVO	7.366	4.644
 PASSIVO		
Patrimonio netto	1.464	1.464
Trattamento Fine Rapporto	320	273
Fondi rischi ed oneri	0	38
Debiti dovuti entro i 12 mesi	5.582	2.869
Ratei e risconti passivi	0	0
TOTALE PASSIVO	7.366	4.644
 Conti d'ordine	188	897

Allegato n. 7 b
(In migliaia di Euro)

CONSORZIO SICTA**CONTO ECONOMICO AL 31 DICEMBRE 2011**

	2011	2010
A VALORE DELLA PRODUZIONE		
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.594	2.763
Variazione lavori in corso su ordinazione	(257)	(205)
Contributi in conto esercizio L. 488	2.298	2.019
Totale valore della produzione	6.635	4.577
B COSTI DELLA PRODUZIONE		
Per materie prime, sussid.cons. merci	70	137
Per servizi	3.025	1.502
Per godimento beni di terzi	126	117
Per il personale	2.873	2.502
Ammortamenti e svalutazioni	151	121
Oneri diversi di gestione	31	15
Totale costo della produzione	6.276	4.394
Differenza A-B	358	182
C PROVENTI ED ONERI FINANZIARI		
Altri proventi finanziari	0	0
Interessi ed altri oneri finanziari	(60)	(21)
Totale proventi ed oneri finanziari	(60)	(21)
E PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI		
Proventi	1	24
Oneri	(89)	(76)
Totale partite straordinarie	(88)	(52)
RISULTATO ANTE IMPOSTE (A-B+C+E)	210	109
Imposte	(209)	(108)
UTILE DELL'ESERCIZIO	1	1

Allegato n. 8

(in migliaia di Euro)

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

	2011	2010
A - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI	14.860	12.518
B - Flusso monetario generato da attività d'esercizio		
Risultato d'esercizio	(1.394)	2.147
Ammortamenti	176.871	163.318
Minusvalenze (plusvalenze) da alienazione	3.349	523
Variazione netta Fondo Trattamento Fine Rapporto	(1.099)	(1.784)
Variazione netta Fondo imposte differite	(165)	(174)
Decremento/(Incremento) Rimanenze	1.401	(3.401)
Decremento/(Incremento) Crediti	(123.837)	(106.296)
Decremento/(Incremento) Ratei e Risconti attivi	199	76
Variazione netta altri Fondi Rischi ed Oneri	2.899	(2.233)
Incremento/(Decremento) Debiti	58.973	11.464
Incremento/(Decremento) Ratei e Risconti passivi	(53.840)	80.528
	63.357	144.168
C - Flusso monetario assorbito da attività d'investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(23.694)	(22.158)
- immobilizzazioni materiali	(128.979)	(198.032)
- immobilizzazioni finanziarie	1.154	1.323
	(151.519)	(218.867)
D - Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Incremento/(Decremento) finanziamenti	70.312	66.817
(Incremento)/Decremento attività finanz. che non costituiscono immobiliz	36.737	(268)
Incremento/(Decremento) debiti verso altri finanziatori	(4.338)	10.492
Pagamento dividendo	(14.000)	0
	88.711	77.041
E - Flusso monetario complessivo dell'esercizio (B+C+D)	549	2.342
F - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (A+E)	15.409	14.860

Attestazione dell'Amministratore Unico e del Dirigente Preposto



ATTESTAZIONE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO E SUL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2011 AI SENSI DELL'ART. 154 BIS DEL D.LGS 58/98 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

1. I sottoscritti Massimo Garbini in qualità di Amministratore Unico e Loredana Bottiglieri in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di ENAV S.p.A. attestano, tenuto anche 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 e contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato al 31 dicembre 2011.
2. Al riguardo si segnala che non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta inoltre che:
 - 3.1 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.
 - 3.2 la Relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione della Società e dell'impresa inclusa nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Roma, 24 maggio 2012

L'Amministratore Unico

Il Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Relazione del Collegio Sindacale sul bilancio consolidato

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE**DI ENAV S.p.A.****SUL BILANCIO CONSOLIDATO 2011**

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 2011, predisposto secondo le disposizioni contenute nel D.Lgs 9 aprile 1991, n. 127, approvato dall'Amministratore Unico nella seduta del 24 maggio 2012 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 2011. Il bilancio consolidato chiude con una perdita di 1.394 migliaia di euro.

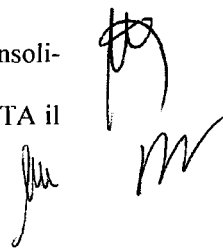
Sul risultato del bilancio consolidato incidono delle operazioni che determinano effetti economici le cui principali sono:

- ammortamento dell'avviamento per 11.081 migliaia di euro, calcolato su 110.810 migliaia di euro ammortizzato a quote costanti in dieci anni;
- eliminazione dei margini infragruppo a livello consolidato generati sui contratti di investimento per la Società affidati a Techno Sky, valutati in conformità al principio contabile, che per il 2011 al netto dell'effetto fiscale, ammontano a 2.490 migliaia di euro.

Tali operazioni determinano costi per complessivi 13.571 migliaia di euro che unitamente ad altre operazioni azzerano il risultato della capogruppo e portano in perdita il consolidato.

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

Handwritten signatures and initials in black ink, located at the bottom right of the page. There are two distinct signatures, one appearing to be 'M' and the other 'J' or similar.

cui bilancio è escluso dal consolidamento per l'irrelevanza 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.

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 2011, predisposti dai rispettivi Amministratori.

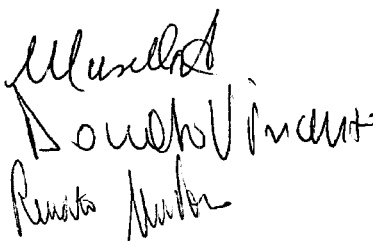
Roma, 7 GIU. 2012

Il Collegio Sindacale

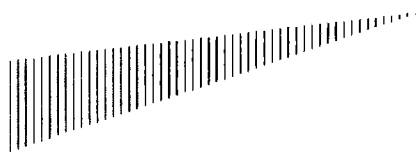
Dott. Antonio Musella

Dott. Vincenzo Donato

Prof. Renato Midoro



Relazione della società di revisione sul bilancio consolidato



ERNST & YOUNG

Enav S.p.A.

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2011

**Relazione della società di revisione
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27.1.2010, n. 39**

**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 dell'Enav S.p.A. e sue controllate (Gruppo Enav) chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete all'Amministratore Unico 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.

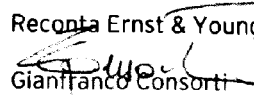
Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 8 aprile 2011.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Enav al 31 dicembre 2011 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.
4. A titolo di richiamo d'informativa segnaliamo che, nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa, viene dato conto di alcune vicende giudiziarie in corso nei confronti della Società, di alcuni ex amministratori e di alcuni dirigenti ed ex dirigenti. A tale riguardo l'Amministratore Unico ritiene che, alla luce di tutti gli accertamenti ad oggi effettuati, non sussistono rischi significativi che possano compromettere la consistenza del patrimonio attuale e prospettico della Società e del Gruppo.
5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete all'Amministratore Unico 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 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 2011.

Roma, 4 giugno 2012

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 Aérienne
EAV	Esperto Assistenza al Volo
EASA	European Aviation safety Authority
EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Ammortization
EBIT	Earnings Before Interest and Taxes
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ESARR	Eurocontrol SAFETY Regulatory Requirement
ESSP	European Satellite Services Provider
FAB	Functional Airspace Block
FAS	Fondo Aree Sottoutilizzate
FDP	Flight Data Processing

Acronimo	Descrizione
FEP	Flight Efficiency Plan
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 Standards
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