

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)

(Esercizio 2005)

Comunicata alla Presidenza il 27 ottobre 2006

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 77/2006 del 24 ottobre 2006	<i>Pag.</i>	5
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale di assistenza la volo (E.N.A.V.) per l'esercizio 2005	»	9

*DOCUMENTI ALLEGATI**Esercizio 2005:*

Relazione del Presidente	»	161
Bilancio consuntivo	»	191
Relazione del Collegio dei sindaci	»	243

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

Determinazione n. 77/2006.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 24 ottobre 2006;

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 2005, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dottor Ivan De Musso 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 2005;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del bilancio — corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2005 — corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV S.p.A.), l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE
Ivan De Musso

PRESIDENTE
Mario Alemanno

Depositata in Segreteria il 25 ottobre 2006.

DIRIGENTE
(Antonio Di Virgilio)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

RELAZIONE SUI RISULTATI DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE DI ENAV S.P.A. PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2005

S O M M A R I O

Premessa	<i>Pag.</i>	13
I. L'ORGANIZZAZIONE E I RAPPORTI ISTITUZIONALI	»	14
1 – Il Piano Strategico	»	16
2 – Il rapporto Stato-Enav	»	20
3 – La riforma del codice della navigazione e i requisiti di sistema	»	25
4 – La sicurezza societaria	»	31
5 – La comunicazione societaria	»	35
6 – Le relazioni industriali	»	37
II. L'ATTIVITÀ DI GESTIONE	»	41
A – LE RISORSE UMANE	»	41
1 – La formazione	»	41
2 – Il costo del personale	»	45
B – IL SISTEMA DI ASSISTENZA ALLA NAVIGA- ZIONE AEREA	»	48
La vicenda Vitrociset	»	48
C – GLI INVESTIMENTI	»	59
1 – Il piano 2005-2007 e la sua attuazione	»	59
2 – Il piano 2006-2008	»	67

D — L'ATTIVITÀ NEGOZIALE	Pag.	73
1 — Il decreto legislativo 231/2001 e la sua attuazione nell'attività contrattuale	»	73
2 — Le nuove procedure negoziali	»	75
3 — Le procedure di individuazione del terzo contraente	»	78
E — IL CONTROLLO INTERNO	»	83
F — I RAPPORTI INTERNAZIONALI	»	89
1 — L'attività internazionale	»	89
2 — Il progetto Ceats	»	90
3 — Il progetto Giustiniano	»	90
III. L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2005	»	92
1 — I risultati del bilancio 2005	»	99
2 — Il sistema informativo gestionale	»	125
3 — La contabilità analitica, il budget e il controllo di gestione	»	127
4 — La partecipazione in Sicta	»	131
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	»	135
Allegati	»	140
Acronimi e Glossario	»	151

PREMESSA

La presente Relazione riferisce sul controllo esercitato sulla gestione di Enav SpA nell'esercizio finanziario 2005, ai sensi dell'art. 12 della l. 21 marzo 1958 n. 259. Tale esercizio coincide con l'ultimo anno del mandato triennale conferito al Consiglio di Amministrazione nominato nel maggio 2003.

Come preannunciato nella precedente Relazione (Atti Parlamentari, Senato, XIV legislatura, Doc. XV n. 237 relativa al biennio 2003-2004) - che ha concentrato la sua attenzione sulle modalità con cui il nuovo CdA aveva affrontato il compito, certamente complesso, di ristrutturare, dal punto di vista tecnico-amministrativo, una Società sulla quale aveva negativamente influito la conflittualità del primo CdA, nominato dopo la trasformazione di Enav in società per azioni (1° gennaio 2001), e di approntare un piano imprenditoriale che la nomina di un Amministratore Unico, decisa in conseguenza della tragedia di Linate (ottobre 2002), aveva svilito ad una strategia condizionata dalla intenzione di ridurre gli investimenti in un settore, quello del controllo di traffico aereo, che, invece, necessita di continui ammodernamenti ed adeguamenti delle strutture tecnologiche di servizio - questa Relazione vuole offrire al Parlamento un contenuto di valutazione più completo sull'azione intrapresa illustrando come, nel terzo anno del proprio mandato, il CdA abbia implementato e consolidato il programma di ricostruzione e sviluppo di Enav SpA.

La trattazione viene estesa ad eventi, successivi all'approvazione del bilancio 2005, sui quali, per la rilevanza giuridica, finanziaria e gestionale, è stato ritenuto opportuno riferire tempestivamente al Parlamento, ed in particolare: a) la conclusione delle trattative per l'acquisizione di un ramo di azienda di Vitrociset SpA; b) il piano di investimenti 2006-2008.

I - L'ORGANIZZAZIONE E I RAPPORTI ISTITUZIONALI**Il rinnovo del CdA e la nomina del nuovo Direttore Generale**

All'Assemblea ordinaria del 28 marzo 2006, riunita in seconda convocazione, si è proceduto alla nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione, che è stato confermato per il triennio 2006-2008 pressochè totalmente: solo uno dei componenti il CdA in scadenza è cambiato. Successivamente, un altro membro si è dimesso per sopravvenuta nomina a Ministro della Repubblica.

I compensi dei componenti del CdA sono stati fissati in Euro 50.000,00 lordi annui per il Presidente (nel precedente triennio era di 38.000,00 Euro) e in Euro 25.000,00 lordi annui per ciascun altro Consigliere (in precedenza era di 19.000,00 Euro).

Nella seduta del 29 marzo 2006 il CdA ha definito i poteri del Presidente e dell'Amministratore Delegato - che ricalcano sostanzialmente i contenuti delle deleghe assegnate nel triennio 2003-2005 - e stabilito anche i relativi compensi.

Al Presidente è stato attribuito, ex art. 2389, comma 3, cod. civ., un compenso fisso di 80.000,00 Euro lordi annui, una quota variabile fino ad un massimo di 30.000,00 Euro lordi annui (entrambi previsti già per il precedente triennio) e un incentivo di lungo termine la cui durata coincide con quella del mandato, correlato al raggiungimento di obiettivi di lungo periodo legati al Piano industriale, così come definiti per l'Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per le Remunerazioni il cui importo massimo complessivo per il triennio è fissato in 80.000,00 Euro lordi. L'aumento degli emolumenti complessivi è del 26% circa.

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

- a) compenso fisso di 300.000,00 Euro lordi annui (non variato), corrisposti in rate mensili posticipate (per il 2006 *pro rata temporis* a far data dalla nomina);
- b) quanto alla parte variabile, nella misura fino a un massimo di 90.000,00 Euro lordi annui (già prevista nel precedente triennio).

La parte variabile viene corrisposta al raggiungimento di obiettivi annuali, oggettivi e specifici, correlati al piano industriale e al *budget*, che saranno definiti dal Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato per le Remunerazioni.

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

L'incremento degli emolumenti complessivi è del 21% circa.

---- o --- o ---- o ---

Nella riunione del 7 maggio 2006, su proposta dell'AD, il CdA ha nominato il nuovo Direttore Generale, carica vacante da oltre otto mesi.

La nomina, che è sicuramente di alto profilo professionale, è caduta opportunamente su persona che ha svolto tutta la sua carriera all'interno dell'Azienda e costituisce il giusto riconoscimento per tutte le professionalità cresciute in Enav.

La scelta risponde a precise esigenze della Società di individuare una professionalità che, grazie alla profonda conoscenza dell'ATM (Air Traffic Management), sia capace di integrare e coordinare l'azione svolta nelle Aree Operativa e Tecnica di Enav con il flusso dei processi strategici e decisionali: il tutto al fine di garantire al massimo il raggiungimento degli obiettivi di safety, qualità, efficienza ed economicità del servizio, anche in vista dell'imminente internalizzazione dei processi di conduzione e manutenzione dei sistemi di controllo della navigazione aerea.

Alla luce delle più pregnanti esigenze della Società di concentrare nel ruolo del Direttore Generale le attività tecnico-operative è stato approntato un mutamento alla macro-struttura vigente ponendo l'Area Amministrativa alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato il quale, con successive

disposizioni organizzative, ha provveduto a ridefinire missioni, compiti e deleghe dell'intera macro-struttura.

1 – Il Piano Strategico

Nel corso del 2005 è stato sviluppato e successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione il primo Piano Strategico Enav per il triennio 2005 – 2007.

Il Piano definisce la visione aziendale di Enav e cioè quella di un'azienda istituzionale di natura tecnico-operativa ATM (Air Traffic Management) in chiave europea che ha come obiettivo complessivo di produrre valore per gli "stakeholder" (portatori di interesse) con miglioramento continuo del loro livello di soddisfazione.

In particolare, il requisito "istituzionale" significa che Enav ha una propria funzione "pubblica" a supporto della Comunità e del suo sviluppo.

Pertanto, Enav si pone l'obiettivo di massimizzare la creazione del valore nelle diverse dimensioni che caratterizzano gli obiettivi dei vari "stakeholder" favorendo l'integrazione e l'armonizzazione dei servizi ATM in Europa.

Si riportano, di seguito, i principali stakeholder con i rispettivi obiettivi:

- il Governo che, attraverso i Ministeri competenti e nel suo ruolo di azionista, ha l'interesse che vengano realizzati gli obiettivi istituzionali dell'Azienda con il continuo miglioramento della efficienza economica;
- le Compagnie Aeree che, essendo garantite le condizioni di Sicurezza del Volo, Puntualità e Capacità Produttiva, hanno l'interesse ad avere tariffe congrue e tendenzialmente in riduzione nel medio termine;
- i Passeggeri, che si attendono di vivere in condizioni di benessere l'esperienza di viaggio;
- i Gestori Aeroportuali, che hanno l'interesse ad integrarsi con ENAV, sia in termini operativi sia negli sviluppi infrastrutturali, per rendere disponibili più elevate condizioni di capacità e sicurezza;

- la Collettività locale e nazionale, che ha interesse alla realizzazione di progetti finalizzati allo sviluppo economico e agli scambi interculturali;
- gli Enti di regolazione nazionali ed europei, che hanno l'interesse ad una interazione sinergica per favorire lo sviluppo del Sistema di Navigazione nazionale ed europeo;
- l'Industria di settore, che ha interesse ad una relazione fondata sulla reciproca conoscenza per accrescere l'utilità delle prestazioni rese, anche nell'ottica di un adeguato presidio nazionale dell'innovazione tecnologica di settore;
- i Dipendenti, che hanno interesse ad un positivo coinvolgimento nello sviluppo dell'Azienda e alla valorizzazione delle loro competenze con conseguente motivazione e soddisfazione di ruolo.

Come valore totale nel sistema del trasporto aereo del Paese significa quindi per Enav:

- consentire la circolazione aerea in sicurezza nello spazio aereo gestito;
- garantire i migliori livelli sugli obiettivi istituzionali, con particolare riguardo ai massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo.
- ottimizzare l'efficacia del servizio per il "Sistema Cliente" secondo le esigenze della domanda ed in base alla efficienza economica perseguibile.

La misura del valore totale è rappresentabile attraverso le seguenti dimensioni:

Le Dimensioni della Creazione di Valore Totale ENAV

ECONOMICITÀ <ul style="list-style-type: none">▪ Produttività totale e Costi unitari▪ Penalizzazioni e Opportunità economiche indotte sull'esterno	OBIETTIVI ISTITUZIONALI <ul style="list-style-type: none">▪ Sicurezza del Volo (Safety)▪ Sicurezza Fisica (Security)▪ Impatto Ambientale▪ Contributo al ruolo internazionale del Paese▪ Equa soddisfazione dei Dipendenti
CAPACITÀ PRODUTTIVA <ul style="list-style-type: none">▪ Adeguatezza del sistema produttivo alle domande di traffico (compagnie aeree, operatori aeroportuali, militari, indotto locale)▪ Allineamento tecnico-funzionale al paradigma europeo	QUALITÀ DEL SERVIZIO <ul style="list-style-type: none">▪ Puntualità▪ Continuità del Servizio

Le quattro dimensioni individuano con diversa modulazione di priorità e di peso le differenti esigenze di tutti gli "stakeholder".

La tabella seguente rappresenta gli scopi fondamentali delle dimensioni individuate.

Gli scopi della Creazione di Valore Totale ENAV

ECONOMICITÀ <ul style="list-style-type: none">▪ Contribuire sempre meglio alla economicità dell'intero sistema del trasporto aereo, a beneficio della clientela e della collettività e dell'Azionista.	OBIETTIVI ISTITUZIONALI <ul style="list-style-type: none">▪ Garantire i migliori standard istituzionali, in primis la Sicurezza del Volo (Safety)▪ Oggettivare e legittimare la propria capacità negoziale e propositiva nelle sedi internazionali e nei confronti degli Stakeholder
CAPACITÀ PRODUTTIVA <ul style="list-style-type: none">▪ Accogliere la domanda di accesso al sistema dell'Aviazione Civile, perseguendo l'eccellenza tecnica e l'integrazione nel sistema europeo	QUALITÀ DEL SERVIZIO <ul style="list-style-type: none">▪ Favorire attraverso un approccio sistemico la puntualità dei voli, assicurando la continuità nella messa a disposizione del servizio

La visione aziendale ed il modello di riferimento individuato si inseriscono in un contesto che manifesta elementi di forte mutamento per la realtà Enav.

Queste dimensioni di cambiamento, che derivano dall'ambiente esterno, sono di diversa natura ed origine. Alcune sono dettate da indirizzi normativi nazionali (ad esempio legge 265/04, sul trasferimento all'Enac dei compiti di certificazione, regolazione e controllo) altri conseguenti a normativa europea (Single European Sky), altre ancora derivano dai forti mutamenti in atto nel trasporto aereo.

La fase di trasformazione strutturale del trasporto aereo, infatti, ha iniziato ad esprimersi anche nel mutamento della domanda dei servizi di Enav, con alcuni segnali che lasciano intravedere un cambiamento rispetto al consueto profilo di attività e sviluppo. Ciò, in conseguenza della situazione italiana perturbata dalla crisi di alcuni vettori nazionali e dalla operatività di un nuovo quadro normativo che introduce le regole della competitività per le Aziende di assistenza al volo.

Tale situazione rende più instabile la previsione dei ricavi e contemporaneamente più stringenti gli obiettivi di efficienza economica indicati dall'Azionista, accentuando e accelerando i tempi di trasformazione di Enav.

Il Piano Strategico 2005-2007 in tale contesto definisce le strategie dell'Azienda, gli obiettivi e i modi in coerenza con le direttive formulate.

Le strategie individuate trovano fondamento sulle azioni di gestione intraprese dal 2003 e ne rappresentano la naturale evoluzione e sviluppo organico.

Il Piano Strategico ha avuto l'apprezzamento da parte della Direzione Generale del Ministero dell'economia che ha invitato la Società a sviluppare, in futuro, un Piano Industriale in linea con gli indirizzi strategici delineati.

Alla luce della positiva conclusione delle trattative per l'acquisizione di un ramo di azienda di Vitrociset SpA e alla conseguente internalizzazione dell'attività di conduzione e manutenzione degli apparati e dei presidi del controllo del traffico aereo, il CdA ha apportato al Piano le necessarie e opportune modifiche adeguandolo ai più ampi compiti e strategie che la Società dovrà affrontare.

2 - Il Rapporto Stato - Enav

a) Il contratto di programma e di servizio

L'art. 9 della l. 21 dicembre 1996 n. 665 stabilisce che il rapporto economico-istituzionale fra l'Enav e i Ministeri interessati (infrastrutture, difesa ed economia) sia definito da un "contratto di programma" e un "contratto di servizio". Se il diverso *nomen iuris* dei due contratti potrebbe far pensare, al primo, come ad un accordo definitorio di obiettivi specifici, di investimenti programmati per il loro raggiungimento, alla determinazione dei livelli e standards di qualità e di sicurezza dei servizi, cioè ad aspetti pianificatori a medio termine (tre anni) di un servizio pubblico di indubbio valore sociale e, al secondo, come ad un contratto di contenuto più specificatamente di dettaglio economico-finanziario nell'individuazione delle prestazioni cui è tenuta l'Enav, in realtà già il testo normativo mescola le due prospettive

giuridiche sopradelineate, per cui, stando alla lettera della legge, i due contratti differiscono solo per il contenuto "obbligatorio" più ristretto del contratto di servizio e per l'unica specificità legata al riferimento ai cosiddetti servizi di "rilevanza sociale", cioè a quei servizi "di assistenza al volo" erogati da Enav in condizione di non remuneratività dei costi che lo Stato è tenuto a coprire a consuntivo.

La Corte ha più volte sottolineato l'opportunità di fondere in un unico accordo il contenuto normativo dei due contratti sia per una migliore organicità delle clausole negoziali sia per il rispetto di una più agevole contestualità nella tempistica della loro sottoscrizione e conseguente operatività.

Come già evidenziato nella precedente Relazione, l'analisi storica dei tempi di sottoscrizione dei contratti in questione mostra come, nelle migliori delle ipotesi, questa interviene a posteriori per "sanare" un rapporto istituzionale protrattosi nel triennio di riferimento senza il formale supporto giuridico voluto dalla legge.

Non può pertanto sorprendere che il contratto di programma relativo al triennio 2001-2003 non sia stato ancora sottoscritto e che i contratti di programma e di servizio relativi al triennio 2004-2006 vedranno probabilmente la loro formale approvazione solo entro il 31 dicembre 2006, cioè in prossimità della scadenza della loro vigenza operativa.

Il disvalore che tale ritardo di sottoscrizione conferisce ai contratti in questione è di tutta evidenza. E tale ritardo è esclusivamente imputabile ai Ministeri competenti.

Enav, da parte sua, continua ad operare correttamente in linea con gli orientamenti suggeriti dall'azionista, al di fuori della formale approvazione e sottoscrizione dei contratti di programma e di servizio, ma non può evitare che tale prassi, di cui non è responsabile, si traduca in una chiara vanificazione del dettato legislativo.

b) Le tariffe di rotta e di terminale

Il Consiglio di Amministrazione di Enav ha approvato il progetto di bilancio al 31 dicembre 2005 con un utile lordo (prima delle imposte) di 58,7 milioni di euro (+95,5% rispetto al 2004).

Il CdA, nella stessa occasione, ha anche deliberato di proporre all'Assemblea di destinare l'utile netto di 24 milioni di euro al Fondo di stabilizzazione delle tariffe. Nell'ultimo triennio sono stati conseguiti importanti risultati sul fronte tariffario e operativo che hanno consentito a Enav di dare un concreto contributo all'attuale crisi che sta attraversando il settore aereo. Allo scopo di alleggerire il più possibile il carico dei vettori, l'Azienda ha agito su due fronti: quello tariffario e quello dell'ottimizzazione delle rotte.

Oggi le tariffe applicate da Enav ai vettori sono più basse di tre anni fa. Nel corso del triennio si è applicato infatti sui costi aziendali un significativo recupero di efficienza e di produttività che ha determinato una riduzione della tariffa unitaria di terminale da 3,14 euro del 2003 a 2,23 euro del 2006 (-29%) e della tariffa unitaria di rotta da 67,99 euro del 2003 a 67,5 euro nel 2006. Proprio sulla base di questo efficientamento, il Nars (Ufficio tecnico del Cipe che si occupa di prezzi) e la Ragioneria generale dello Stato "hanno dato atto alla Società di aver correttamente applicato nella determinazione della tariffa quanto contenuto nella bozza di Contratto di Programma 2004/2006".

In funzione dell'abbassamento delle tariffe 2006, anche la Iata (Associazione internazionale trasporto aereo) ha espresso vivo apprezzamento per lo sforzo compiuto da Enav, riconoscendo che "l'Italia è stata uno dei sei paesi sui 34 Stati membri di Eurocontrol, ad aver ridotto i costi e le tariffe 2006" e quindi da "additare come esempio ai fornitori dei servizi degli altri Stati membri".

Per quanto riguarda l'ottimizzazione delle rotte, la nuova configurazione effettuata da Enav (parallelismo delle aerovie, aumento delle altezze, eliminazione delle code), che ha richiesto un notevole sforzo di riorganizzazione operativa e di investimenti, consente alle Compagnie aeree di percorrere minori distanze, con conseguente riduzione di spesa per il carburante. A tale proposito l'utilizzo dello spazio aereo superiore (sopra i 9.000 metri) anche per i voli nazionali

(con effetti indotti soprattutto per Alitalia), determina consistenti riduzioni di costo di combustibile, come stimato dalla stessa Alitalia per l'anno 2006 (circa 2 milioni di euro, a parità di costo di carburante).

Anche la Iata ha voluto esprimere apertamente il proprio compiacimento per quanto fatto da Enav per la riduzione del 2,2% dei costi nazionali di rotta 2006 e per la conseguente riduzione del 2,7% della relativa tariffa.

Il CdA di Enav - come già detto - ha proposto all'Assemblea, che ha aderito, di destinare l'utile di esercizio (pari a 24 milioni di euro) al Fondo di stabilizzazione delle tariffe, al fine di continuare nella politica di contenimento delle stesse.

c) Il rapporto finanziario Stato-Enav

La destinazione dell'utile dell'esercizio finanziario 2005 al Fondo di stabilizzazione delle tariffe (secondo quanto già attuato per l'anno 2003) e l'emanazione della l.n. 248/05, che ha notevolmente esteso il regime delle esenzioni tariffarie a carico dello Stato fissato dalla previgente normativa, fanno ritenere opportune alcune considerazioni circa la natura dei rapporti economico-finanziari intercorrenti fra lo Stato e la Società.

Nella la precedente Relazione al Parlamento sulla gestione Enav SpA per gli esercizi finanziari 2003 e 2004 si è già sottolineato come la "trasformazione di Enav da Ente pubblico economico in Società per azioni (1° gennaio 2001) ha coinciso con l'abbandono, da parte dello Stato, del sovvenzionamento mediante erogazioni in conto capitale, in linea con la necessaria politica di contenimento delle spese a carico della finanza pubblica. Enav, del resto, ha un bilancio in attivo, una liquidità pregressa ed un cash-flow sufficienti a fronteggiare gli oneri di investimento senza dover ricorrere, almeno a breve termine, a finanziamenti esterni." Finanziamenti che, laddove necessari, potrebbero essere reperiti sul libero mercato, senza gravare sulla finanza pubblica, grazie alla possibilità di computare i relativi oneri finanziari fra i costi tariffabili.

Ciò è stato possibile in quanto Enav ha conseguito, sin dalla fase in cui operava come Azienda di Stato, la piena autosufficienza finanziaria

della gestione corrente nonché un progressivo margine di autofinanziamento economico che è stato rafforzato dall'adesione dello Stato italiano alla Convenzione internazionale Eurocontrol; le relative regole consentono, infatti, di computare, nei costi posti a base della determinazione dei livelli tariffari, oltre alle quote di ammortamento dei cespiti utilizzati per l'erogazione dei servizi, anche l'onere figurativo costituito dalla remunerazione del capitale immobilizzato. E' risultato, quindi, possibile effettuare investimenti in misura largamente eccedente l'ammontare dei trasferimenti statali in conto capitale che sono stati, comunque, come dianzi evidenziato, completamente azzerati a partire dall'anno 2001.

La circostanza che nel bilancio dello Stato vengano stanziati "oneri di servizio pubblico" destinati a Enav non è, pertanto, da ricondurre ad un'esigenza di riequilibrio economico della gestione corrente ma solo a scelte di politica economica del legislatore.

Esprese previsioni di legge (ll.nn. 160/89, 385/90 e 248/05) hanno, infatti, comportato e comporteranno che talune attività siano svolte, in parte, a tariffa ridotta (tariffa nazionale e comunitaria di terminale ridotta del 50%) ed, in parte, con oneri totalmente a carico dello Stato (ad es. per i voli di Stato e per quelli militari nonché per la gestione degli aeroporti a basso traffico estesa, per la quota dell' 1,5% delle unità di servizio, anche agli aeroporti maggiori).

I costi derivanti dall'espletamento delle predette attività, comunemente definiti quali "oneri di servizio pubblico", sono, quindi, stati posti normativamente a diretto carico dello Stato che si sostituisce al debitore naturale operando, nei confronti della Società, trasferimenti correnti che assolvono alla funzione di pagamento di veri e propri corrispettivi.

Come tali, gli stessi sono imputati in bilancio fra i normali ricavi della gestione, alla stessa stregua di quelli derivanti dal pagamento, da parte dei vettori aerei, dei servizi erogati da Enav; tali servizi sono acquistati dallo Stato alle medesime condizioni degli altri operatori del mercato nazionale ed internazionale.

Se si concentra l'analisi economica sul periodo decorrente dall'anno 2001, coincidente con l'operatività di Enav quale società per azioni, si riscontra, inoltre, che Enav, a tutto il 31/12/2005, non solo non ha

determinato alcun tipo di onere per il bilancio dello Stato, ma ha garantito allo stesso imposte versate per 82,8 milioni di euro ed una quota sugli utili di 92,7 milioni di euro, quale azionista unico della Società, di 24 milioni di euro.

Tali utili di esercizio sono stati, infatti, in parte (circa 45 milioni di euro), destinati, unitamente alle sopravvenienze attive derivanti dalla positiva conclusione di un contenzioso in materia di IVA (oltre 72 milioni di euro), alla creazione di uno specifico Fondo per la stabilizzazione tariffaria, ammontante ad oltre 117 milioni di euro, che è stato utilizzato, al 31/12/2005, per circa 53 milioni di euro.

Ciò allo scopo di agevolare il superamento delle note difficoltà economiche incontrate dagli operatori del settore del trasporto aereo nonché di favorire la ripresa del mercato italiano assolvendo, in tal modo, nella gestione di un servizio essenziale, a finalità di creazione di valore pubblico che risultano di più ampio respiro rispetto agli obiettivi di mero profitto aziendale.

Si ritiene, però, per quanto attiene alle tariffe di terminale, che l'entità degli oneri posti a carico del Bilancio dello Stato (ulteriormente ampliata a decorrere dall'1/1/2006), invece che degli utilizzatori di tali servizi, richiederebbe una complessiva riconsiderazione delle modalità di determinazione di dette tariffe secondo schemi più orientati alle regole di mercato (in parte adombrati dalla richiamata l.n. 248/05).

3 – La riforma del codice della navigazione e i requisiti di sistema

Nel corso dell'ultimo anno si sono succeduti, ad ogni livello normativo, nazionale e sopranazionale, numerosi interventi che stanno radicalmente mutando il sistema dell'aviazione civile italiano, con notevoli impatti anche sul controllo del traffico aereo e sull'operatività di Enav.

In attuazione dei Regolamenti CE del Parlamento europeo e del Consiglio n. 549/2004, n. 550/2004, n. 551/2004 e n. 552/2004, del 10 marzo 2004 sul Cielo Unico Europeo sono stati infatti emanati:

- il d.l. 8 settembre 2004 n. 237 ("Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile"), convertito in l. 9 novembre 2004 n. 265;
- il d.lgs 9 maggio 2005, n. 96 ("Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della l. 9 novembre 2004, n. 265"), successivamente modificato ed integrato dal d.lgs 15 marzo 2006, n.151;
- il decreto ministeriale infrastrutture e trasporti 13 luglio 2005 ("Disciplina delle modalità e dei tempi per l'assunzione del concreto esercizio, da parte di Enac, delle funzioni di autorità nazionale di vigilanza e per il trasferimento in capo allo stesso ente della titolarità dei diritti tariffari, già di pertinenza di Enav SpA, corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e certificazione da trasferire a Enac");
- la circolare Enac APT-19 del 26 ottobre 2005, concernente lo schema generale di regolamento di scalo per gli aeroporti;
- il regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- il regolamento Enac del 16 febbraio 2006 per la definizione dei requisiti della licenza di controllore del traffico aereo;
- la direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo.

Anche nel corso dell'ultimo anno Enav ha collaborato con le Autorità per adeguare la normativa vigente alla regolamentazione sul Cielo Unico Europeo in materia di separazione delle competenze di certificazione, regolazione e controllo (proprie dell'Autorità Nazionale di Vigilanza: in Italia Enac) da quelle specifiche del fornitore di servizi della navigazione aerea (Enav). Con ciò accettando il principio che il controllato non può, neanche relativamente a una parte della propria attività, rivestire le vesti di controllore.

Si tratta, per lo più, di competenze relative a certificazioni di titoli e procedure necessarie per poter svolgere le attività istituzionali di Enav (ad es., le abilitazioni e le licenze dei controllori di volo) ed a potestà di regolamentazione sulle relative materie e di controllo del concreto rispetto di tale regole da parte del fornitore di servizi. Competenze che in passato costituivano una parte pur importante delle attività di Enav.

Enav sta agevolando le attività di attuazione della l. 265/2004, sul transito di dette competenze, anzitutto, assicurando alle Autorità istituzionali il necessario supporto tecnico e specialistico nella produzione e nell'applicazione di norme rispettose degli ordinamenti ICAO ed Eurocontrol.

Nella medesima prospettiva, al fine di consentire ad Enac di porre in essere compiutamente le proprie attività di certificazione, regolazione e controllo, Enav sta altresì collaborando per il corretto adempimento delle più concrete attività implementative della legge 265/2004 e delle stesse disposizioni del Codice della navigazione di recente riformato ad opera dei d.lgs n. 96/2005 e n. 151/2006 (in attuazione della delega prevista dall'art 2 della medesima legge), che per la prima volta hanno definito - a livello di normativa nazionale - i servizi della navigazione aerea, prevedendo Enav quale fornitore dei medesimi.

Più nello specifico, in ordine alle attività svolte o attualmente in essere, si segnalano:

- 1) L'emanazione del decreto del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 luglio 2005, che ha disciplinato le attività di regolamentazione tecnica, di certificazione, vigilanza e controllo di Enac, prevedendo, tra l'altro, proprio in attuazione della legge 265/2004:
 - i due regolamenti - in corso di adozione - per la certificazione delle organizzazioni che effettuano radiomisure e per le attività di manutenzione connesse con i servizi della navigazione aerea;
 - il decreto - in corso di adozione - di trasferimento in capo ad Enac della titolarità dei diritti tariffari, già di pertinenza di Enav, corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e di certificazione da trasferire ad Enac. E' previsto, infatti, che con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, siano determinati (con cadenza annuale) gli importi corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e di certificazione inerenti alle funzioni trasferite e concretamente esercitate dall'Enac.

- 2) La predisposizione dell'atto d'intesa Enac/Enav – in corso di adozione – previsto dal 3° comma dell'art. 1 della legge 265/2004, con le finalità di assicurare il corretto esercizio delle funzioni da parte di Enac. Con tale atto, risulteranno concordate, tra l'altro, procedure di condivisione per materie di grande importanza, tra cui: i piani d'investimento per le tecnologie di assistenza al volo; la collaborazione per la partecipazione agli organismi internazionali; la funzione di Enav per le attività di regolazione e di istruttoria sulla formazione delle tariffe.

- 3) L'adozione da parte di Enac (con la citata circolare APT-19) dello schema tipo di regolamento di scalo, propedeutico all'adozione dei regolamenti propri di ciascun aeroporto. In proposito, per quanto concerne in particolare i servizi di *apron management* (cioè di movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e delle persone sui piazzali), la cui competenza è stata per la prima volta riconosciuta ad Enav dalla legge 265/04, la Società ha già predisposto procedure-tipo, sulla base delle quali si sta ormai completando la realizzazione di specifiche intese con le società di gestione aeroportuali interessate e con Enac. In precedenza, tali servizi erano da Enav forniti solo su alcuni aeroporti e sempre sulla base di specifici accordi con i competenti gestori aeroportuali. La modifica normativa costituisce un passo in avanti nell'adozione della logica "gate to gate" (che garantisce, cioè, la completezza del servizio di assistenza al volo in tutte le sue fasi), oggi considerata "traguardo" degli standard europei e ritenuta condizione essenziale ai fini della puntualità, della sicurezza e della efficienza indotta. Ciò, tenuto conto che i servizi di *apron* vengono ritenuti un vero e proprio nodo di interazione tra la pluralità degli operatori (fornitori di servizi per la navigazione aerea, vettori, gestori aeroportuali, società di handler, catering, fuel, ecc.) e che in tale processo possono determinarsi rischi per la sicurezza e cause di ritardo. E' quindi in questo ambito che viene identificato un significativo potenziale di miglioramento, sul medio periodo, in termini di impatto sulla sicurezza, sulla puntualità e sull'ottimale utilizzo delle capacità produttive di tutti gli operatori coinvolti. E'

pertanto evidente che l'esigenza di interazione funzionale tra i diversi operatori non potrà che accentuare la necessità di una pianificazione e di una programmazione sistemica, richiedendo, anche in questo ambito, un significativo impegno da parte delle strutture aziendali.

Con dichiarate finalità di razionalizzazione del settore del trasporto aereo sono stati inoltre emanati il d.l. 17 ottobre 2005, n. 211 ("Misure urgenti per il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e disposizioni in materia aeroportuale"), non convertito in legge, e la l. 2 dicembre 2005, n. 248 ("Conversione in legge, con modificazioni, del d.l. 30 settembre 2005, n. 203, recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria"), i cui articoli da 11 sexies a 11 terdecies hanno riprodotto integralmente gli articoli da 4 a 11 del d.l. n. 211/05.

Con la normativa sui cosiddetti "requisiti di sistema" (che introduce una più razionale attribuzione di compiti e ripartizione di oneri fra i vari operatori del sistema del trasporto aereo), con particolare riferimento ad Enav, si è, tra l'altro, disposto:

- l'estensione ai voli "comunitari" della riduzione tariffaria del 50% della tariffa di terminale (riduzione che fino ad oggi ha riguardato i soli voli nazionali), con il rimborso della differenza a carico dello Stato;
- l'estensione del contributo dello Stato sulla intera rete aeroportuale fino alla concorrenza dei costi necessari per fornire unità di servizio pari all'1,5% (fino ad oggi il contributo aveva riguardato gli aeroporti minori, vale a dire gli aeroporti con traffico inferiore all'1,5% sul totale);
- la destinazione dell'addizionale dei diritti di imbarco in un apposito fondo, istituito presso il Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti, per 30 mln di euro, da stanziare a compensazione (parziale) degli interventi effettuati da Enav a favore della sicurezza degli impianti e operativa;
- un recupero di produttività del 5% (*coefficiente di efficientamento*).

Con particolare riferimento al suddetto recupero di produttività disposto dal *comma 2 dell'art. 11 sexies*, della l.n. 248/05, per l'anno 2006, la Società ha espresso alcune preoccupazioni nel corso dell'audizione tenuta l'8 novembre 2005 innanzi alle Commissioni

riunite V e IX della Camera dei Deputati, tenuto conto che è ritenuto già "sfidante" il limite del 2% previsto nella bozza di contratto di programma in ragione della stabilità dei costi.

La possibilità del perseguimento dei livelli di efficientamento previsti presenta, infatti, rilevanti criticità, in funzione sia del limitato tempo d'intervento per organizzare la necessaria manovra gestionale sia per la difficoltà dei target concentrati sul costo del personale (oggetto di contrattazione sindacale, in un ambito in cui sono molto alti i rischi di conflittualità) e sui costi esterni di fornitura. E ciò anche tenuto conto, peraltro, che Enav si era già impegnata, su basi volontarie, ad un recupero di produttività del 2% per il 2006, pur sulla base di uno schema di contratto di programma non ancora approvato e che alla luce di tutte le modifiche normative introdotte è attualmente in corso di rivisitazione.

Costituiscono altri elementi rilevanti di novità della legge 248/05:

- 1) la previsione della possibilità del Ministero delle infrastrutture di modificare con proprio decreto sia la modalità della determinazione dei volumi (unità di servizio reso) sia la tariffa per singolo aeroporto;
- 2) la previsione dell'intervento di Enac nell'istruttoria per l'approvazione delle tariffe di Enav;
- 3) la previsione che i piani d'intervento infrastrutturali di Enac e di Enav, *<<consultate le associazioni rappresentative dei vettori aerei e dei gestori aeroportuali>>*, siano redatti in coerenza con le linee d'indirizzo contenute nella programmazione di settore del Ministero delle infrastrutture, finalizzata a soddisfare *<<in via prioritaria le esigenze dei collegamenti con gli aeroporti d'interesse nazionale e, in particolare, con gli hub aeroportuali di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa>>*.

4 – La sicurezza societaria

a)-Il d.lgs 626/94

In conseguenza della cessazione del rapporto tra Enav SpA e il Direttore generale (settembre 2005), che era stato individuato quale datore di lavoro nella materia della sicurezza e salute dei lavoratori, l'Amministratore Delegato ha assunto anche tale funzione, in quanto responsabile dell'impresa ai sensi dell'art. 2 lett. b) del d.lgs 626/94, in base alle deleghe allo stesso conferite dal Consiglio di Amministrazione.

A seguito di ciò, l'Amministratore ha delegato tutte le attività delegabili ai sensi del d.lgs 626/94 ai responsabili delle unità produttive già in precedenza individuate, cui si è aggiunta l'Academy,¹ di recente istituzione, attribuendo loro le necessarie risorse finanziarie, ferme restando le assegnazioni di budget approvate.

Il nuovo datore di lavoro ha inoltre riconfermato responsabile del Servizio di "prevenzione e protezione" il professionista interno in precedenza designato.

A decorrere dalla disposizione organizzativa 14/2005 la Funzione Sicurezza del lavoro e il detto Servizio di prevenzione e protezione rispondono all'Amministratore delegato e, in base alla successiva disposizione 15/05, sono inserite nella Funzione "Progetti Speciali" (oggi Segreteria tecnica dell'Amministratore Delegato).

L'attività svolta nel corso del 2005 si è concentrata, oltre che sugli adempimenti previsti dallo stesso d.lgs 626/94 (sopralluoghi, riunioni periodiche), soprattutto sull'aggiornamento dei piani di emergenza relativi alle singole unità produttive e strutture che compongono le stesse.

Detti piani, come peraltro i documenti di valutazione dei rischi, sono dinamici e quindi devono essere aggiornati a seguito delle innovazioni del contesto aziendale.

Al fine di testare sia la conoscenza da parte dei lavoratori sia l'efficacia dei piani stessi, sono state effettuate in tutte le strutture di Enav, le prove d'esodo, accolte molto favorevolmente dal personale; per le future edizioni l'obiettivo è di rendere sempre più aderente alla realtà

¹ E' la nuova Funzione Formazione di Enav.

le citate prove, cercando, ove possibile, di coinvolgere tutti gli attori della scena operativa e in particolare i Vigili del Fuoco.

Per adempiere agli obblighi legali in materia di formazione e informazione del personale è stata indetta una procedura per l'affidamento dei corsi in materia (senza pubblicazione del bando in quanto sotto soglia comunitaria) tra imprese individuate dai delegati sull'intero territorio nazionale.

Tali attività formative sono in corso, tenendo conto soprattutto delle esigenze del personale operativo, in particolare nel periodo estivo.

Sia le prove d'esodo che l'attività di formazione e informazione sono strumenti attraverso i quali promuovere "la cultura della sicurezza del lavoro", che si realizza con il coinvolgimento dei lavoratori nel comune obiettivo di assicurare un ambiente lavorativo idoneo.

Nel corso del 2005 è stato poi presentato il *software* "SICLAV", applicativo progettato dalla Funzione Sicurezza del lavoro e dal Servizio di prevenzione e protezione, che ne hanno curato altresì la direzione tecnica nella fase di implementazione, effettuata dalla Funzione "Sistemi Informativi Gestionali".

Tale *software* utilizza come codice sorgente ORACLE e le tecnologie, al momento più avanzate, a disposizione di Enav ed è stato ideato con la finalità di una gestione efficace ed efficiente dei dati relativi a ciascuna unità produttiva (in parte forniti dalle strutture decentrate) utilizzati per la redazione dei documenti di valutazione dei rischi e dei piani di emergenza.

La versione presentata, che consente di consultare i dati immessi riguardanti qualsiasi impianto da qualunque punto della rete aziendale, verrà in un primo tempo gestita esclusivamente dal personale della funzione Sicurezza del lavoro e del Servizio presso la sede centrale per poter operare un test approfondito e puntuale del suo funzionamento. L'accesso al *database* sarà disciplinato da una procedura di controllo (in fase di studio) che assicuri anche la validazione dei dati inseriti.

E' già in fase di progettazione una versione avanzata del *software* in questione, con l'obiettivo di arrivare ad una valutazione del rischio puntuale, ambiente per ambiente, calcolata automaticamente, tramite algoritmo numerico, appositamente sviluppato dalla funzione Sicurezza del lavoro e del Servizio.

In tal modo sarà possibile aggiornare, in tempo reale, i vari documenti di valutazione dei rischi e i piani di emergenza per tutte le strutture aziendali.

Nello svolgimento delle attività connesse alla sicurezza e salute sui luoghi di lavoro sono state prevalentemente utilizzate professionalità interne, anche per le loro profonde conoscenze della realtà aziendale; è però necessario assicurare con il normale avvicendamento anche la formazione di nuove leve per garantire la trasmissione del know how.

b) Il d.lgs 231/2001

Premessa

L'adozione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di ENAV, avvenuta con delibera del Consiglio di Amministrazione del 27 maggio 2004, ha comportato per la Società l'esigenza di porre in essere una serie di attività finalizzate:

1. a garantire un continuo adeguamento e/o aggiornamento del Modello;
2. a definire i flussi informativi da e verso l'Organismo di Vigilanza per la realizzazione di un sistema di monitoraggio e reportistica;
3. a dare attuazione ai principi in esso contenuti.

L'attività svolta dall'Organismo di Vigilanza Interno

1. Aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo

In seguito ai rilevanti cambiamenti organizzativi intervenuti successivamente all'approvazione del Modello, l'Organismo di Vigilanza ha provveduto a realizzarne un aggiornamento, che è stato approvato nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 7 luglio 2005.

L'attività di aggiornamento del Modello ha comportato la valutazione del nuovo assetto dei processi con riferimento alla nuova articolazione delle Funzioni sensibili. Tale attività è stata integrata con la valutazione

delle schede di autoanalisi compilate da ciascuna area e funzione aziendale, nonché con interviste mirate di approfondimento con i responsabili di alcune Funzioni particolarmente rilevanti della struttura aziendale. E' stata quindi elaborata una "mappa" aggiornata delle aree di attività a rischio.

L'Organismo di Vigilanza ha inoltre ritenuto opportuno procedere ad una revisione ed ampliamento del Codice Etico, per renderlo più aderente alla specifica realtà societaria.

2. Definizione dei flussi informativi da e verso l'Organismo di Vigilanza per la realizzazione di un sistema di monitoraggio e reportistica

L'attività in questione, svolta nel rispetto degli adempimenti previsti dal secondo comma, lettera *d*) dell'articolo 6 del d.lgs 231/2001, si è articolata nelle seguenti fasi di lavoro:

- a. identificazione del sistema delle relazioni dell'Organismo di Vigilanza all'interno dell'Azienda, articolato in tre sezioni principali che descrivono rispettivamente:
 - i. flussi informativi di carattere generale verso l'Organismo di Vigilanza, a loro volta ripartiti in informazioni obbligatorie ed informazioni non obbligatorie;
 - ii. flussi informativi dalle Funzioni aziendali coinvolte nei processi sensibili verso l'Organismo di Vigilanza, a loro volta ripartiti in "informazioni relative ai reati nei rapporti con la Pubblica Amministrazione" ed "informazioni relative ai reati societari";
 - iii. flussi informativi dall'Organismo di Vigilanza al vertice Aziendale, a loro volta ripartiti in "reportistica verso il Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale", "comunicazioni verso il Presidente del Consiglio di Amministrazione", "comunicazioni verso il Consiglio di Amministrazione".
- b. definizione, per i flussi informativi diretti all'Organismo di Vigilanza, dei contenuti specifici di ogni singolo report, della periodicità con cui tali report devono essere inviati e delle Funzioni coinvolte.

I flussi informativi così definiti sono stati condivisi e validati nel corso del 2006.

3. Verifica dell'attuazione dei principi previsti dal Modello in relazione ai processi sensibili in esso descritti

La suddetta verifica ha riguardato i seguenti aspetti:

- verifica del rispetto delle deleghe e clausole relative al d.lgs 231/2001 da inserire negli schemi contrattuali e delle procedure di gestione degli atti aggiuntivi ;
- verifica del rispetto delle norme emanate in merito alle modalità di funzionamento delle gare di appalto ad evidenza pubblica;
- processo di gestione delle richieste ed erogazione dei contributi e dei finanziamenti pubblici nazionali e comunitari.

L'analisi svolta ha evidenziato alcune situazioni critiche, che sono state segnalate alle Funzioni competenti per adeguare le procedure e i flussi informativi in essere alle prescrizioni del d.lgs 231/01.

Inoltre, con riferimento alla gestione degli atti negoziali aggiuntivi, è stata evidenziata la necessità di implementare il sistema informativo gestionale aziendale con una procedura specifica per la loro gestione, che consenta di ricollegare direttamente gli atti aggiuntivi al contratto principale cui afferiscono, rendendo così possibile il riscontro diretto del rispetto dei poteri di firma.

5 - La comunicazione societaria

ENAV ha improntato la propria strategia di comunicazione 2005 ad un preciso obiettivo: un recupero d'immagine in grado di descrivere una Società "Autorevole, Affidabile ed High Tech", consolidando i risultati sin qui ottenuti dall'inizio dell'attuale gestione. A tal fine, le "Relazioni Esterne" di ENAV hanno lavorato ad ampio raggio allo scopo di far meglio conoscere le attività di ATM presso i principali interlocutori esterni (istituzioni, utenza, altri operatori del settore, mondo

dell'informazione e passeggeri), coinvolgendo al massimo i propri dipendenti.

Il capillare lavoro di divulgazione delle attività di Enav presso le Istituzioni sembra aver dato risultati oggettivamente apprezzabili. In forza dell'impegno profuso, infatti, tutte le Istituzioni internazionali, nazionali e locali hanno costantemente dimostrato apprezzamento nei confronti di Enav, anche con atti ufficiali. Sintomatico di questo ritrovato clima di fiducia è stato il virtuale azzeramento degli atti di sindacato ispettivo delle Camere nei confronti della Società.

Inoltre, Enav ha proseguito l'azione di divulgazione nel mondo della stampa (con particolare riscontro nel settore radiotelevisivo) del ruolo dell'Azienda e della sua attenzione alla safety.

Oltre alle attività descritte nella Relazione 2003-2004 sono state realizzate ulteriori iniziative che vanno nella direzione già delineata. Tali novità, che hanno trovato ampio risalto negli organi di informazione grazie ad una azione mirata, hanno voluto testimoniare il nuovo volto della Società, e proprio per raggiungere tale obiettivo è stato ritenuto opportuno attivare alcune iniziative destinate a far conoscere maggiormente l'Azienda e le sue professionalità. Tra queste si ricordano, "La scuola in torre" e la pubblicazione (dopo il lancio del mensile aziendale Cleared nel 2004) di un Profilo aziendale destinato a presentare la Società ad un pubblico non specialistico e più allargato.

Grazie alla prima iniziativa, migliaia di studenti hanno avuto la possibilità di visitare "didatticamente" le sale operative di quattro Torri di Controllo (Bologna, Catania, Napoli e Bergamo) e avvicinare la complessità del lavoro svolto dai Controllori del Traffico Aereo e dagli altri professionisti che lavorano nell'Azienda, il tutto con un forte coinvolgimento delle istituzioni locali e della stampa. Va sottolineato che l'iniziativa ha ottenuto il patrocinio dei Ministeri competenti (istruzione e trasporti), del Parlamento europeo e di Eurocontrol ed è stata portata avanti in collaborazione con l'ANACNA (Associazione nazionale controllori navigazione aerea) ed in sintonia con Enac e le Società di Gestione aeroportuali (nel 2006 sono in programma altre tappe).

Inoltre, la scelta di mettere in evidenza la complessità dell'attività aziendale attraverso strumenti che raggiungessero il maggior numero di interlocutori possibile è stata perseguita in diverse occasioni pubbliche

(vedi Maastricht ATC 2005) attraverso la realizzazione di appositi video, brochure e documentazione descrittiva, nonché con il potenziamento del sito internet aziendale (www.enav.it) aperto nel giugno 2004. In riferimento a quest'ultimo, il secondo semestre 2005, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ha registrato un incremento dei visitatori di oltre il 30 per cento grazie all'apertura di nuove pagine e servizi.

Proprio a tale categoria appartiene il primo Profilo societario realizzato dalla Società, redatto in una logica adeguata ad un pubblico allargato: in pratica, una brochure istituzionale nella quale sono esplicitati, insieme ai "numeri" dell'Azienda, anche la descrizione della mission e del core-business aziendale.

Le nuove attività di "Relazioni Esterne" qui elencate si aggiungono quindi a quelle descritte nella precedente Relazione, che già metteva in evidenza il desiderio dell'attuale management di comunicare a 360° con il fine di evidenziare i profondi mutamenti in atto, il "valore pubblico" di ENAV e la safety come prerequisito di tutta l'attività aziendale.

6 - Le relazioni industriali

Nell'ultimo triennio Enav ha molto operato nel tentativo di realizzare un nuovo e più adeguato modello di relazioni sindacali; modello che, da un lato, consentisse di superare le tensioni e la conflittualità che avevano caratterizzato il passato e, dall'altro, fornisse, attraverso una forte sinergia tra impresa e sindacato, soluzioni di ampio respiro strategico al quadro competitivo che la Società aveva di fronte. Particolare attenzione è stata posta nell'azione di partecipazione e di coinvolgimento di tutte le organizzazioni sindacali sull'obiettivo prioritario di fornire un servizio ai massimi livelli di sicurezza, di efficienza e di economicità in un quadro di flessibilità e di duttilità gestionale. Un primo segno evidente di questo miglioramento è stata la forte riduzione degli scioperi, che nell'anno 2005 sono scesi a solo dodici ore di sciopero nazionale.

Altro risultato fondamentale è stato, nel 2004, la sottoscrizione del contratto collettivo di lavoro del personale Enav con il quale sono state definite tutte le code contrattuali degli anni precedenti, risalenti

addirittura al 2000, di cui si è diffusamente parlato nella precedente Relazione. Di indubbio rilievo è, poi, la stipula di un accordo assolutamente innovativo – non solo per Enav ma per tutto il settore del trasporto aereo e di servizi – attraverso il quale il Sindacato concorda sulla necessità di definire nuove regole di accesso al diritto di sciopero al fine di garantire il contemperamento degli interessi dei dipendenti con i diritti degli utenti.

L'accordo, raggiunto all'inizio del 2006, è il risultato del lavoro fatto con tutte le rappresentanze sindacali, che hanno dimostrato un grande senso di responsabilità. La crisi che attraversa il settore del trasporto aereo è collegata ai processi di liberalizzazione in atto che impongono severe ristrutturazioni a tutti i soggetti del sistema per raggiungere i necessari livelli di competitività. Si è, inoltre, in presenza di una sfavorevole situazione di mercato determinata da eventi internazionali e da un ciclo economico non favorevole a livello mondiale. Tutto ciò richiedeva un salto di qualità rispetto al passato ed un impegno "nuovo" da parte di tutti.

Sul piano del conflitto sindacale, uno dei fattori che pesano molto nelle agitazioni dei controllori del traffico aereo, è il famoso "effetto annuncio" che costringe le compagnie aeree a cancellare preventivamente o spostare i voli, anche in presenza di agitazioni proclamate da sigle meno rappresentative, di revoche dell'ultima ora o di scarsa adesione allo sciopero. Ne consegue una grave penalizzazione di tutti gli utenti del trasporto aereo, che invece devono essere maggiormente tutelati.

Nell'accordo si prendono in considerazione una pluralità di strumenti: il rafforzamento delle procedure di raffreddamento, il referendum preventivo e lo sciopero "virtuale". Nella consapevolezza che il dialogo ed il confronto rappresentino il mezzo prioritario per prevenire i conflitti si è voluto inserire un ulteriore livello di conciliazione, rispetto ai due attualmente previsti, rimesso al "Comitato dei saggi" formato da due rappresentanti sindacali e due aziendali, più un Presidente scelto di comune accordo tra le parti. Sarà quest'Organo ridotto, in ultima istanza, a pronunciarsi sulle vertenze.

Altra importante novità, la più incisiva forse, è l'introduzione del referendum consultivo e della adesione preventiva: ovvero la previsione

della consultazione del personale dipendente prima della proclamazione dello sciopero e la successiva dichiarazione individuale di adesione o meno all'agitazione. Ad incidere direttamente sulla praticabilità dello sciopero sarà proprio il pronunciamento del personale che, a fronte di una dichiarazione di voto favorevole allo stesso (con il 50%+1 dei voti), fornirà l'approvazione per procedere alla proclamazione della agitazione. Con la previsione dell'obbligo dell'adesione preventiva allo sciopero si pone rimedio alle conseguenze devastanti dell'effetto annuncio.

Con lo "sciopero virtuale" le parti si impegnano poi a sperimentare, in via alternativa, aggiuntiva e non sostitutiva di quelle tradizionali, una forma di azione sindacale che, senza produrre alcuna sospensione della prestazione lavorativa, consenta di dare continuità al servizio e di tutelare al massimo l'utenza. Il dipendente non percepisce la retribuzione, pur non astenendosi dal lavoro, e l'Azienda versa la relativa quota di retribuzione più una ulteriore quota a suo carico (da definire) in un "Fondo solidarietà" destinato ad iniziative di utilità sociale, utilizzabile in parte per pubblicizzare all'interno di quotidiani nazionali o locali le motivazioni dell'agitazione. La sua operatività sarebbe una novità assoluta nel panorama nazionale delle imprese dei servizi.

L'accordo raggiunto comprende l'impegno al rinnovo del biennio economico, alla revisione dei parametri di misurazione della produttività aziendale ed alla definizione di un nuovo ordinamento professionale, in un quadro di efficientamento dei costi aziendali, per l'anno 2006, del 5%.

Con riferimento alla tematica sulla "mobilità", per quanto attiene il personale operativo, le parti, nel condividere l'esigenza di una nuova disciplina della materia, hanno ritenuto che la stessa debba essere coordinata da opportune linee d'indirizzo che tengano complessivamente conto dei modelli organizzativi aziendali, dei regimi d'orario in vigore, delle dotazioni d'organico disponibili e del relativo turn-over.

Pertanto, a tale fine e nel perseguire una sempre più attenta politica gestionale e finanziaria, ispirata a criteri di produttività ed efficienza, è stato ritenuto necessario rendere strettamente omogeneo il collegamento che vincola i vari modelli di organizzazione aziendale alle dotazioni organiche a disposizione, affinché sia possibile pervenire, sulla

base del regime di orario in vigore e per far fronte alle esigenze del servizio, alla individuazione delle puntuali necessità di orario aggiuntivo.

Conseguentemente a tali premesse, una volta individuato l'organico necessario per ciascun impianto – a fronte del modello organizzativo aziendale e dell'orario operativo a riferimento – sarà indispensabile e prioritario attivare i provvedimenti di mobilità per quelle sedi dove fosse necessario ottimizzare le relative quantità organiche in servizio ed, al tempo stesso, privilegiare da subito, nelle fasi d'implementazione di nuove risorse, quelle sedi che dovessero risultare in evidente situazione di carenza organica.

Realizzatasi una situazione di sufficiente equilibrio, il costante processo di adeguamento degli organici, sia in funzione della permanenza di situazioni di carenza che per effetto del relativo turnover, dovrà e potrà tener conto delle aspettative/esigenze del personale che ha avanzato domanda di trasferimento attraverso l'applicazione di una nuova disciplina sulla mobilità geografica del personale, tale da poter soddisfare reciprocamente sia le esigenze aziendali, circa una rapida e definitiva copertura di eventuali necessità, sia quelle del personale interessato, circa la certezza delle sedi e la tempistica dell'eventuale relativo provvedimento.

Durante il mese di luglio 2006 è stato firmato un accordo tra Enav e sindacati sul rinnovo del biennio economico 2006/2007 che ha previsto l'adeguamento delle retribuzioni in relazione ai tassi di inflazione reale e programmata in applicazione del protocollo interconfederale del 1993.

Nell'ambito dell'accordo sono state definite ulteriori intese in materia di orario di impiego operativo, definizione degli organici e differimento ferie con l'obiettivo di garantire le risorse necessarie alla gestione dei picchi di traffico che caratterizzano la stagione estiva.

L'accordo prevede inoltre l'astensione dagli scioperi dei controllori di volo fino al 30 novembre 2006, prorogabile di ulteriori quattro mesi in funzione del raggiungimento dell'intesa in materia di ordinamento professionale.

II - L'ATTIVITA' DI GESTIONE**A - LE RISORSE UMANE****1 - La formazione****Premessa**

Le attività di addestramento e formazione nel corso del 2005 hanno mantenuto e confermato la tendenza di crescita iniziata nel biennio 2003 - 2004.

Nel corso del 2005 la Società ha inoltre posto le basi strutturali, logistiche, tecniche ed organizzative per supportare i crescenti fabbisogni di personale espressi dall'Azienda sia nella dimensione quantitativa (allievi controllori per alimentare il sotto-organico di CTA) che in quella qualitativa per competere efficacemente in una dimensione di business sempre più complessa, sollecitata dalle dinamiche internazionali e dalla volontà di mantenere i più elevati standard di sicurezza e qualità di servizio.

Due fatti, al riguardo, vanno segnalati.

1. Il progetto Single European Sky: professionisti preparati e addestrati secondo standard internazionali sono prerequisito indispensabile per svolgere un ruolo attivo nel processo di integrazione dei cieli e porre Enav nelle condizioni di esercitare un ruolo primario nella gestione dello spazio aereo europeo.
2. Il processo di acquisizione di Vitrociset: la prospettiva di procedere ad eventuali acquisizioni e/o allargamento dell'attuale perimetro di business comporta uno sviluppo delle abilità manageriali delle figure chiave (dirigenti e non) per il presidio dei processi gestionali.

Gli sviluppi delle attività formative sono dunque conseguenza diretta di tali necessità.

Si riassumono di seguito le tappe più significative.

Organizzazione

Con disposizione organizzativa dell'Amministratore Delegato, la Funzione Formazione è stata trasformata in una nuova unità denominata Academy.

Il cambiamento ha l'obiettivo di evidenziare sia l'importanza della formazione manageriale (attraverso la creazione della posizione Management Training) sia la centralità della formazione operativa (attraverso la posizione Air Navigation Services Training).

Nell'ambito della formazione operativa è stata poi introdotta, in linea con gli standard internazionali, una specifica focalizzazione per la formazione ATM (Air Traffic Management) di base (Initial Training) e la formazione ATM avanzata e continua (Continuation and Development Training).

La Scuola di Forlì

Il luogo ideale per la formazione ATM di base viene identificato nel Centro di Forlì.

La scuola sorge in quello che si può considerare un vero e proprio polo aeronautico italiano: infatti, nelle vicinanze, si trovano l'Istituto Tecnico Aeronautico Statale F. Baracca e il Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale della Facoltà di Ingegneria di Bologna, con i quali Enav ha avviato forme di stretta collaborazione per la realizzazione delle attività della scuola.

Le dotazioni tecnologiche sono tra quelle più all'avanguardia: si tratta di un simulatore radar da 16 posizioni, 6 simulatori di Torre 3D di 270° e un simulatore di volo, nonché 27 posizioni di simulatore di torre e di radar per auto-apprendimento.

L'Istituto si pone anche come Centro di valore nazionale ed internazionale per programmi di ricerca e sviluppo per la gestione e il controllo del traffico aereo avviati con Istituti di ricerca ed universitari. La scuola è stata ufficialmente aperta nel settembre 2005.

Il 17 febbraio 2006 è stato firmato tra Enav e il Rettore dell'Università di Bologna un importante protocollo d'intesa sulla cooperazione scientifica, tecnologica e didattica.

Oggi la struttura è impiegata a pieno regime e ospita 192 allievi controllori oltre ad essere già stata luogo di importanti incontri nazionali e internazionali.

La scuola di Roma

Con l'apertura del Centro di Forlì si è proceduto ad una rivisitazione delle attività del Centro di Roma "Rupicole".

In linea con quanto già annunciato nel Piano Strategico, la scuola di Roma è stata dedicata, in via prevalente ma non esclusiva, alla formazione avanzata e continua.

La sua dotazione tecnologica, unitamente alla elevata professionalità del personale docente, ha garantito il continuo aggiornamento dei controllori del traffico aereo già in forza alla Società.

Le ore erogate

Nella tabella seguente vengono presentate, per aree omogenee e seguendo lo schema di classificazione delle diverse aree di formazione, le ore complessivamente erogate.

Nella formazione operativa viene introdotta un'ulteriore specificazione tra ore di docenza e ore di formazione erogata.

Tradizionalmente, nella formazione operativa venivano segnalate solo le ore di docenza, vale a dire la quantità di ore spese complessivamente dagli istruttori e/o docenti esterni nell'insegnamento.

Oltre a tale informazione, viene riportata anche la quantità complessiva di ore che gli allievi passano in formazione. Tale dato, in particolare per la formazione avanzata e continua, assume un rilievo particolare in quanto segnala altresì il tempo che l'Azienda sottrae al lavoro operativo e destina all'aggiornamento professionale.

FORMAZIONE	ORE / ANNO			%
	2003	2004	2005	
Operativa				
docenza erogata	37.070	46.274	56.770	22,7
			162.984	
Eurocontrol	5.376	2.744	4.794	74,7
Inglese	5.890	4.532	11.000	142,7
Amministrativa	4.991	1.992	10.770	440,7
Informatica	2.821	0		
Manageriale		2.500	2.676	7,0
TOTALE	56.148	58.042	86.010	48,2
OJT (On the Job Training)		16.659	27.400	64,5
TOTALE mgl euro		74.701	113.410	51,8

Significativo è il +51,8% di ore di formazione totale rispetto all'anno precedente. Tale importante risultato è stato conseguito attraverso un +22,7% di docenza per la formazione operativa, un triplicato numero di ore di inglese, anch'esse assorbite per la gran parte dall'area operativa in vista dell'introduzione della licenza europea e del cosiddetto standard 4 ICAO, che verrà richiesto a tutti i CTA a partire dal marzo 2008, e da un forte incremento delle ore formazione/addestramento tecnico amministrativo trainate anche dalle nuove normative sulla privacy, l. n. 626/94 e security. In leggera crescita (+7%) anche la formazione manageriale che nell'anno 2005 oltre al mantenimento della formazione per i dirigenti, ha visto la partenza di importanti iniziative per la categoria dei quadri.

Delle quasi 163.000 ore di formazione operativa erogata il 30% è stato realizzato attraverso la formazione continua e avanzata. Ciò individua lo sforzo dell'Azienda nel garantire il continuo aggiornamento professionale dei controllori di volo e nel contempo l'impatto che tale impegno comporta nella gestione del personale in servizio, rappresentando, in termini di anno/uomo, circa 37 CTA virtualmente sottratti al loro lavoro quotidiano per essere destinati alle attività formative.

I costi

A fronte di un aumento totale delle ore di formazione pari al 51,8%, si è registrato un incremento dei costi pari al 25,7%. Tale incremento è stato assorbito, quasi per l'intero, dalle voci: corsi di inglese per personale operativo (vedi normativa licenza europea e standard ICAO), formazione personale operativo e formazione personale non operativo.

Sostanzialmente invariati i costi di struttura e personale. Complessivamente la spesa sostenuta nell'esercizio è stata di 977,6 migliaia di Euro, rispetto ai 490,9 migliaia di Euro dell'esercizio precedente, con un incremento percentuale del 99,1%.

2. Il costo del personale

Il "costo del personale" al 31 dicembre 2005 ammonta a 324.892 migliaia di Euro (321.503 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004).

L'incremento netto di tale voce, rispetto all'esercizio precedente, di 3.389 migliaia di Euro è imputabile, in particolare, ai seguenti elementi:

- i) per 5.102 migliaia di Euro ad una maggiore retribuzione fissa connessa al pieno effetto derivante dall'applicazione del nuovo CCNL, siglato nell'aprile 2004, ed agli automatismi per avanzamento di parametro contrattuale;
- ii) una riduzione della retribuzione variabile per 1.174 migliaia di Euro per l'effetto combinato della riduzione dello straordinario, dell'aumentato importo unitario della nuova prestazione "ore aggiuntive" (introdotta a decorrere dal mese di maggio 2004 per il personale CTA e Naviganti e dal mese di giugno 2004 per il restante personale operativo), per la riduzione delle ferie maturate e non godute in seguito agli effetti della politica di incentivo dell'utilizzo delle ferie;
- iii) per 2.792 migliaia di Euro per la maggiore base contributiva di cui 2.241 migliaia di Euro per oneri sociali e per 551 migliaia di Euro per maggiori accantonamenti del trattamento di fine rapporto;

iv) il decremento degli altri costi per 1.993 migliaia di Euro è principalmente dovuto al minor ricorso ad incentivi all'esodo.

DESCRIZIONE	mgl euro	CONSUNTIVO 2004	CONSUNTIVO 2005	DELTA 2005/2004
SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI				
Stipendi ed altri assegni fissi		166.761,80	171.336,55	4.574,75
INDENNITÀ VARIABILI				
Lavoro straordinario		4.798,40	1.933,32	-2.865,08
Disponibilità		1.365,20	381,99	-983,21
Indennità per trasferimenti		806,40	1.368,27	561,87
Permessi e RFS		3.582,50	93,09	-3.489,41
Maggiorazioni per lavoro in turno*		30.452,90	14.995,43	6.772,80
Festività coincidenti			1.229,85	
Compensi ore aggiuntive			20.626,96	
Altre indennità			373,46	
Premio di risultato		15.999,50	15.080,43	-919,07
INDENNITÀ PER MIX NAZ., ESTERE ED ADDEST.				
Missioni nazionali e Missioni estere		6.536,00	3.080,90	-3.455,10
Missioni addestrative		1.036,30	570,05	-466,25
ACCANTONAMENTO PER RFS, FERIE MATURATE E NON GODUTE E MENSILITÀ AGGIUNTIVE				
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute			2.330,29	2.330,29
ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI				
Assicurazioni del personale		4.467,70	4.177,08	-290,62
Oneri previdenziali ed assicurativi		68.371,90	70.453,83	2.081,93
Contributi al fondo di previdenza complementare a carico azienda		4.058,40	3.607,56	-450,84
CONTRIBUTI SU RFS FERIE MATURATE E NON GODUTE E MENSILITÀ AGGIUNTIVE				
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute			613,71	613,71
ACCANTONAMENTO TFR				
Accantonamento TFR		8.227,80	8.779,05	551,25
ALTRI COSTI DEL PERSONALE				
Incentivo all'esodo		5.000,00	2.689,42	-2.310,58
Altri costi del personale		38,60	194,90	156,30
Borse di studio e rimborsi			975,76	975,76
TOTALE		321.503,40	324.891,89	3.388,49

* Maggiorazioni per lavoro in turno. Tale voce nel 2005 è stata suddivisa in: maggiorazione per lavori in turno, festività coincidenti, compensi ore aggiuntive e altre indennità.

L'organico aziendale nel corso dell'esercizio ha subito la seguente movimentazione:

	mgl euro	31.12.04	31.12.05
Dirigenti		72	71
Quadri		298	304
Impiegati		2.929	2.904
Consistenza finale al 31 dicembre 2005		3.299	3.279
Consistenza media		3.320	3.297

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

	mgl euro	31.12.04	31.12.05
Management e Coordinamento		370	375
Controllori traffico aereo		1.429	1.443
Esperti assistenza al volo		780	740
Operatori servizio meteo		35	34
Naviganti		21	22
Amministrativi		385	391
Tecnici		159	160
Personale informatico		93	90
Personale di supporto		27	24
Consistenza finale al 31 dicembre 2005		3.299	3.279

B – IL SISTEMA DI ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE AEREA**La vicenda Vitrociset****1. L'internalizzazione e le trattative per l'acquisizione del ramo di azienda**

La vicenda Vitrociset è stata il tema dominante dell'esercizio 2005 e ancor più della prima metà del 2006.

L'esternalizzazione (outsourcing) di attività operative costituisce uno strumento diffuso nelle aziende per ottimizzare le prestazioni e ridurre i costi.

L'affidamento all'esterno delle strutture aziendali di servizi può raggiungere lo scopo di ridurre l'impiego di unità di risorse, che aggraverebbero gli oneri per retribuzioni, e di ottenere un risultato migliore legato alla maggiore specializzazione professionale del fornitore di prestazioni esterne.

Tale duplice performance – finanziaria e di risultato – è oltremodo possibile quando l'individuazione del soggetto esterno cui affidare l'incarico scaturisce da una ponderata comparazione di libero mercato, quando cioè sussista una pluralità di fornitori esterni idonei ad offrire una medesima congrua prestazione che il committente sceglie discrezionalmente secondo prestabiliti criteri di selezione.

Quando la pluralità di soggetti idonei viene a mancare, per la presenza sul mercato di una posizione di monopolio o di posizione dominante, il beneficio della scelta comparativa non sussiste e gli effetti positivi di una riduzione dei costi si affievolisce fino ad annullarsi.

Il difetto di concorrenza e la conseguente necessità di affidare l'incarico ad un soggetto monopolista privato assume aspetti di più ampia problematicità quando è in gioco un servizio pubblico e ancor di più un servizio pubblico ad elevato pericolo di sicurezza quale è in genere il trasporto e quello aereo in particolare. E ciò in quanto il monopolista privato detta clausole contrattuali economicamente informate alla logica del profitto nell'esercizio di un servizio pubblico essenziale, non regolamentato se non dai contenuti pattizi sottoscritti

dalle parti e sottratto al controllo "politico" di una Authority indipendente (come, per esempio, quella dell'energia) anche sotto il profilo finanziario.

Il servizio di conduzione e manutenzione degli impianti più vitali per il trasporto aereo di competenza di Enav di cui la società Vitrociset è stata affidataria per decenni aveva tutti i requisiti di questa inammissibile anomalia.

Come già riferito dalla Corte nella precedente Relazione (2003-2004), nel corso della precedente legislatura la Commissione trasporti della Camera dei Deputati, nell'esprimere le proprie valutazioni in relazione agli atti di trasformazione dell'Ente in Società per Azioni, subordinò il proprio parere favorevole all'impegno da parte di Enav di individuare un percorso certo, finalizzato " *alla internalizzazione delle attività di manutenzione svolte da soggetti esterni, nonché alla istituzione della Divisione Tecnica per la gestione e la manutenzione degli impianti*".

L'attuale CdA di Enav, in ossequio alle direttive e agli indirizzi in tal senso pervenuti, riconoscendo come essenziale e irrinunciabile l'internalizzazione di tali competenze, in quanto intimamente connesse ai parametri di sicurezza e di continuità del servizio di cui Enav è chiamata istituzionalmente a rispondere con responsabilità diretta, approvava (19-10-2004) la scelta strategica di indire una gara europea per l'affidamento dei servizi di presidio tecnico e manutenzione degli impianti di assistenza al volo e di avviare in parallelo il processo di internalizzazione delle relative competenze, da completarsi entro un periodo di tempo stimato in non meno di tre anni.

Contestualmente, pertanto, il CdA stabiliva di intraprendere il processo di internalizzazione dei servizi in questione cominciando dalle attività di eccellenza tecnica, costituite dall'ingegneria dei sistemi software dei cosiddetti "core system ATC". Per raggiungere tale obiettivo nel giro di tre anni, Enav avrebbe provveduto a completare l'opera di potenziamento delle proprie strutture tecniche, avviata già a metà 2004 con la costituzione dell'Area Tecnica sopra citata, secondo un piano di acquisizione e formazione del personale addetto, volto a rafforzare l'organizzazione centrale e periferica e ad acquisire i necessari strumenti di supporto.

Il suddetto Piano di internalizzazione fu comunicato ai Ministeri di riferimento e presentato in occasione di varie audizioni parlamentari. In particolare, in quella del 2-12-2004 presso la IX Commissione trasporti, venne confermata da parte di Enav la policy di assunzione delle capacità di governo delle attività sistemistiche software.

Agli inizi del 2005, a seguito della disponibilità manifestata dagli azionisti Vitrociset a vendere il ramo di azienda che storicamente espletava i servizi di conduzione e manutenzione degli impianti Enav, il CdA stabiliva di soprassedere, al momento, dal portare avanti la gara di appalto sopra citata, per poter invece procedere all'acquisizione del ramo d'azienda (risorse, assets e processi) che realizzava tali attività per Enav: in tal modo Enav avrebbe accelerato notevolmente il previsto processo di internalizzazione delle competenze e condotto direttamente nell'immediato i servizi in questione; sarebbe inoltre venuto a cadere ogni elemento di incertezza legato alla difficoltà operativa di realizzare un progetto così complesso e delicato, visto il consolidato e comprovato livello qualitativo delle risorse e dei processi da acquisire da Vitrociset.

Importanti considerazioni di natura strategica (valorizzazione di Enav) e favorevoli valutazioni di tipo economico (risparmi sui costi operativi) sostenevano tale linea di condotta.

2 - La valutazione dell'advisor e il contratto preliminare

Relativamente ai metodi di valutazione utilizzati nella prassi e identificati dalla dottrina *l'advisor*, nella valutazione del valore economico del ramo Vitrociset (adeguatamente perimetrato) oggetto di cessione, ha ritenuto preferibile adottare, in funzione delle caratteristiche dell'operazione, il metodo reddituale con riferimento ai flussi di cassa attualizzati, poiché il metodo patrimoniale risultava poco applicabile ad una società di servizi con limitati valori patrimoniali; riguardo al metodo dei multipli (utilizzato invece dall'*advisor* di Vitrociset) sono state evidenziate diverse criticità, tra cui:

- il raggiungimento di valutazioni diverse in funzione del parametro di riferimento (fatturato, Ebitda, Ebit);
- la difficoltà di individuare soggetti effettivamente comparabili al ramo di azienda di interesse Enav, caratterizzato dall'essere sostanzialmente

monocliente e dall'aver il proprio volume di affari aggiudicato attraverso procedura ad evidenza pubblica;

- la limitata certezza della continuità dei margini nel tempo a fronte della strategia di internalizzazione già deliberata da Enav;
- l'esistenza di un'anomalia del margine Vitrociset rispetto agli standard di mercato dei due *business* di riferimento.

In particolare, il metodo dei flussi di cassa è stato adottato con una variante legata al fatto che i ricavi del ramo di azienda sono rappresentati dal totale dei costi che Enav avrebbe sostenuto qualora l'acquisto non fosse andato a buon fine.

In altre parole, il valore per Enav del ramo di azienda Vitrociset è stato calcolato come differenza tra il totale dei costi di Enav nel caso di non acquisto del ramo di azienda ed il totale dei costi eventualmente sostenuti nell'ipotesi di acquisto, facendo riferimento al solo valore operativo (*enterprise value*) del ramo di azienda.

Il valore dell'operazione è stato calcolato come sommatoria di tre componenti, separatamente analizzati, in dettaglio, nel seguito:

- a) Risparmio di costi per Enav;
- b) Servizi venduti a terzi;
- c) Elementi patrimoniali non strumentali all'attuale contratto;

a) Risparmio di costi per Enav

Il valore è ottenuto come differenza tra il totale dei costi sostenuti da Enav nei due diversi scenari:

- i. Acquisto del ramo di azienda
- ii. Aggiudicazione tramite gara e successiva internalizzazione parziale

Min €	1	2	3	4	5	6	Anni	
							Regime	7 - 20
Scenario "Acquisto Ramo"	50,2	48,8	47,6	45,7	44,8	44,0	44,4	
Scenario "Gara e Internalizzazione"	59,6	59,5	62,2	53,7	53,1	58,1	49,0	
Delta	9,4	10,7	14,6	8,0	8,4	14,1	4,5	
Delta attualizzato - 5%	9,0	9,7	12,6	6,5	6,6	10,5	33,6	88,5

La tabella evidenzia il valore dell'iniziativa per Enav: 88 milioni di euro, di cui 55 mln relativi ai risparmi che maturano nei primi 6 anni di gestione diretta del ramo di azienda e gli ulteriori 33 mln relativi al fatto che, anche per gli anni successivi, lo scenario di acquisizione consente di continuare ad ottenere dei risparmi annui pari a circa 5 mln rispetto all'opzione "Gara e Internalizzazione".

b) Servizi venduti a terzi.

Per la seconda componente considerata per la determinazione del valore finanziario dell'iniziativa per Enav, relativa all'erogazione dei servizi a clienti terzi, la valutazione ha rilevato come i ricavi ammontano a circa 3,5 mln (di cui 2,1 per "radiomisure" e 0,9 per attività di manutenzione su impianti radar e radioassistenze) e i principali clienti sono l'Aeronautica Militare Italiana (1,5 mln) ed alcune società di gestione aeroportuali (0,5 mln).

A fronte di tali ricavi è stato ipotizzato un piano a medio termine (3/5 anni) per definire le aspettative future in termini di aumento del volume di affari, fino a 4 milioni di euro, e di miglioramenti circa la profittabilità, con un margine operativo pari a circa 0,5 mln di euro. I risultati si differenziano a seconda dell'attività:

- . Manutenzione e conduzione impianti: possibilità di nuovi ricavi per espansione attività su aeroporti militari e ingresso in altri settori interessati ai sistemi di controllo a distanza complessi;
- . Radiomisure: mantenimento delle attuali commesse con Aeronautica Militare Italiana e altri clienti e possibilità di realizzare sinergie operative e industriali con l'unità di radiomisure di Enav migliorando i risultati economici di entrambi;
- . Calibrazione: attività per terzi marginale rispetto ai servizi erogati in favore di Enav; previsto mantenimento dell'attuale livello di ricavi e margine.

c) Elementi patrimoniali non strumentali all'attuale contratto.

La descrizione degli elementi patrimoniali identificati nel ramo di azienda da parte di Vitrociset ha evidenziato beni materiali e immateriali direttamente utilizzati per l'erogazione dei servizi a Enav (il cui valore è stato considerato all'interno della componente "a - Risparmio costi per Enav") ed altri beni, quale il sistema logistico informatizzato, il cui valore è stato considerato separatamente in quanto non strettamente strumentale alle attività operative gestite.

Nel corso degli incontri tecnici intercorsi con Vitrociset è stato appurato che tale sistema:

consente di potere calcolare due parametri essenziali per la gestione della logistica Enav:

garantisce la disponibilità tecnico-funzionale dell'impianto per le valutazioni di tipo operativo e procedurale;

permette di calcolare il tempo medio di vita di ciascuna componente dell'impianto, allo scopo di programmare la manutenzione preventiva e di consentire la corretta pianificazione degli ordini di acquisto delle parti di scorta;

contiene tutte le configurazioni degli impianti e delle apparecchiature Enav in manutenzione, fino al livello di unità minima sostituibile (LRU), nonché la storia manutentiva delle stesse;

consente al tecnico manutentore di registrare, su tutti gli impianti e apparecchiature, le avarie sopravvenute.

Le informazioni raccolte hanno consentito di stimare il valore di tali attività patrimoniali pari a circa 5 milioni di euro.

Sulla base di queste considerazioni l'*advisor* ha ritenuto che il valore finanziario dell'iniziativa per Enav fosse pari a 95/100 milioni, valore ottenuto come sommatoria delle seguenti componenti:

Risparmio di costi Enav:	88
Valore delle attività aggiuntive erogate a terzi:	4/5
Elementi patrimoniali non strumentali all'attuale contratto:	5

A fronte delle evidenze riportate in precedenza relativamente all'opportunità dell'internalizzazione, l'*advisor* ha considerato che la

valutazione dell'iniziativa non potesse essere effettuata con riferimento esclusivo agli aspetti economico - finanziari - patrimoniali, seppur importanti. Si è ritenuto, infatti, che dovesse essere attentamente valutata anche la coerenza dell'iniziativa con le linee guida strategiche emanate dal Parlamento e dal Governo, e l'impatto dell'acquisizione relativamente alla possibilità di rafforzare il livello di sicurezza, la certezza di realizzare celermente l'internalizzazione e la possibilità di rafforzare la posizione competitiva Enav.

In conclusione, il valore complessivo dell'operazione è risultato pari al valore finanziario (95/100 milioni), cui va aggiunta la valorizzazione della componente strategica (determinabile in un intervallo compreso tra il 10% ed il 20% del valore finanziario), con un risultato di valutazione complessiva pari a circa 105/110 milioni di euro (l'advisor di Vitrociset SpA aveva stimato il "perimetro" oggetto del conferimento del ramo di azienda intorno ai 200/220 mln di euro).

---- o --- o ---- o ---

La valorizzazione effettuata dall'advisor principale di Enav è inoltre risultata sostanzialmente confermata anche da un secondo advisor, anche sulla base dell'applicazione di criteri diversi.

Tale secondo advisor ha, infatti, effettuato una valutazione del ramo ATC di Vitrociset in ipotesi "*Standing Alone*", ovvero in un'ottica oggettiva, indipendente dai vantaggi specifici che potrebbero derivare per Enav.

Nell'espletamento di tali lavori l'advisor si è basato su un metodo di tipo finanziario. In particolare, la metodologia a cui è stato fatto riferimento, nell'ambito delle metodologie di valutazione finanziaria, è quella dell'*Unlevered Discounted Cash Flow*, che trova il più ampio utilizzo nella comunità finanziaria e che risulta coerente con le suddette considerazioni.

L'advisor ha inoltre effettuato un'analisi del valore associato alle sinergie che Enav potrebbe ottenere attraverso l'acquisizione del ramo; tali sinergie sono rappresentate dai minori costi annuali che sarebbero sostenuti da Enav con l'eventuale acquisizione, rispetto all'alternativa di

acquistare dall'esterno, tramite gara, i servizi attualmente forniti dal ramo. Anche al fine della valutazione delle sinergie, l'advisor ha fatto riferimento al metodo dell'*Unlevered Discounted Cash Flow*.

La somma del valore Standing Alone del ramo (compreso nell'intervallo fra 75,3 e 84,6 milioni di euro) e del valore delle sinergie (compreso nell'intervallo fra 22,8 e 26,0 milioni di euro), determinati dall'advisor sulla base delle suddette principali assunzioni metodologiche, è risultata sostanzialmente in linea (essendo compresa nell'intervallo fra 98,1 e 110,6 milioni di euro) con la valutazione individuata dal primo advisor. Tale valutazione è stata, poi, confermata da un terzo advisor che ha assistito Enav anche nell'esame degli aspetti legali e fiscali dell'operazione.

Sulla base delle valutazioni degli advisor, Enav SpA ha presentato un'offerta di 108 milioni di Euro che è stata accettata da Vitrociset SpA.

Dopo estenuanti trattative, che hanno impegnato per mesi i vertici e le strutture di Enav, nell'agosto 2006, a seguito di una decisa e definitiva presa di posizione del CdA di Enav (che fissava a Vitrociset un termine finale per l'approvazione e successiva sottoscrizione) è stato raggiunto l'accordo sul testo del contratto preliminare, la cui stesura è stata curata anche dai consulenti del terzo advisor. Il contratto è stato siglato il 5 settembre 2006.

Alla luce del predetto contratto, Vitrociset SpA conferirà - a fronte dell'offerta presentata da Enav SpA di 108 milioni di euro - il ramo di azienda oggetto dell'operazione alla NewCo Vitrociset Sistemi Srl ed Enav procederà all'acquisizione del 100% delle quote di Vitrociset Sistemi Srl.

L'esecuzione del contratto è fissata per il 31 dicembre 2006.

Il rapporto di lavoro dei dipendenti del ramo di azienda interessato proseguirà senza alcuna soluzione di continuità. All'atto dell'acquisto della partecipazione da parte di Enav, ai lavoratori trasferiti continuerà ad applicarsi, ai sensi della vigente normativa (l.n. 428/90 e successive modificazioni ed integrazioni), il CCNL metalmeccanico e gli accordi integrativi vigenti.

Sulla base dell'attuale assetto organizzativo di Vitrociset, l'organico impegnato nella gestione delle attività sopra descritte, unitamente alle attività amministrative di supporto, è stato dichiarato pari a 754 addetti,

di cui: 486 tecnici dislocati presso i Centri operativi, 63 addetti amministrativi, 12 responsabili di struttura, 30 informatici e 163 tecnici dislocati nelle varie funzioni del complesso aziendale.

3 - La proprietà dei codici software ATC

Con l'operazione, Enav sanerà la controversa situazione relativa alla proprietà dei prodotti software, realizzati da Vitrociset nell'ambito dei pluriennali rapporti contrattuali di fornitura (tipicamente AOIS, FDP, Veglia Meteo, Simulatore ATC). La lista degli "applicativi" è costituita da 33 prodotti software per un totale di circa 4 milioni di linee di "codice sorgente", in riferimento ai quali - come detto - Vitrociset ha sempre affermato fermamente la propria titolarità dei relativi diritti, peraltro in passato mai rivendicati da Enav.

Pertanto, al termine dell'operazione, Enav risulterà indiscusso titolare della proprietà intellettuale dei codici sorgente relativi a queste applicazioni, nelle versioni attualmente in esercizio sui vari siti operativi; per contro, riconoscerà a Vitrociset la facoltà di sviluppo e commercializzazione verso terzi di versioni modificate per esigenze specifiche espresse dai propri clienti, tra cui l'Aeronautica Militare.

4 - Acquisizione di risorse dotate di competenze sistemistiche software

La specificazione delle funzioni e delle architetture dei sistemi di Air Traffic Management (ATM) impone ad Enav di dotarsi di un "know-how sistemistico software" specifico, al fine di presidiare efficacemente i processi di definizione, approvvigionamento e manutenzione dei core-system ATM. Le soluzioni tecniche definite per tale classe di sistemi si traducono, infatti, in modalità operative (e quindi in cambiamenti procedurali) che hanno impatto, oltre che sui costi di sviluppo associati, sui parametri di safety e di continuità operativa di cui il fornitore del servizio di assistenza al volo è chiamato a rispondere. Solo attraverso l'assunzione del ruolo di "prime" nei processi di definizione, approvvigionamento e manutenzione dei sistemi ATM, Enav può

mantenere la coerenza degli assets tecnologici con le proprie politiche di sviluppo ed assolvere ai compiti istituzionali di cui risponde.

In termini tecnici, l'internalizzazione sistemistica software deve assicurare il presidio delle fasi del ciclo di vita di sistema denominate "Definizione dei Requisiti di sistema, Definizione delle Specifiche di sistema e dell' Architettura software (SW), Integrazione di sistema, Collaudo e Deployment, Gestione e Manutenzione". L' internalizzazione, oltre ad assicurare ad Enav un qualificato know-how sistemistico, mira a risolvere anche i problemi delle responsabilità nelle attività di presidio della manutenzione SW ancora totalmente delegate a Vitrociset. Sarà invece prerogativa dell'Industria del settore lo sviluppo, con le più adeguate tecnologie SW, dei sistemi in questione.

Nell'ambito dell'accordo, particolare rilievo assume il trasferimento di 40 risorse, il cui skill è centrato sui prodotti software ATM che essa ha sviluppato nell'ambito dei pluriennali rapporti contrattuali con Enav, tipicamente AOIS (Automated Operational Information System), FDP (Flight Data Processing), Veglia Meteo, Simulatore ATC, e precisamente:

- . System Designer (12)
- . System Integrator (14)
- . System & Network Manager (4)
- . Testing & Trouble shouting Engineer (8)
- . Quality & Configuration Manager (2).

Il presidio delle attività sistemistiche, caratteristiche delle fasi iniziali e finali del ciclo di vita di un sistema, ha fatto privilegiare, nel trasferimento, le risorse di consolidata esperienza piuttosto che giovani risorse con scarsa maturità professionale, le cui competenze sono peraltro reperibili senza problemi sul mercato.

La difficoltà di procedere al trasferimento delle risorse in questione è stata determinata dal fatto che l'allocazione delle risorse umane sulle attività software (in Vitrociset) non rispetta una definita separazione tra il dominio della manutenzione e quello dello sviluppo né fra attività software concernenti il settore ATC e attività software relative alle Aree Spazio, Difesa ed altre. E' risultato, comunque, necessario

effettuare una ripartizione delle risorse sulla base delle effettive mansioni svolte dai singoli operatori.

Sono state riconosciute le principali esigenze che fanno capo alle due Società: Enav ha infatti l'esigenza che i processi e l'organizzazione della nuova Società garantiscano nel modo più assoluto il mantenimento degli attuali livelli di sicurezza e continuità operativa dei servizi di navigazione aerea; Vitrociset ha l'esigenza di salvaguardare la propria operatività, in quanto una larga parte del software d'interesse Enav è tuttora anche oggetto di fornitura da parte di Vitrociset verso terzi, per effetto di impegni contrattuali precedentemente assunti e che Vitrociset deve poter puntualmente onorare.

Si è concordato pertanto di rispettare i seguenti obiettivi:

- i processi e l'organizzazione del nuovo Ramo d'Azienda garantiranno il mantenimento da parte di Enav degli attuali livelli di sicurezza e continuità operativa dei servizi di navigazione aerea;
- sarà altresì salvaguardata l'operatività di Vitrociset senza alcuna ripercussione sui rapporti contrattuali verso terzi che rimangono in capo alla stessa.

In definitiva, Vitrociset trasferirà al Ramo d'Azienda 40 risorse dotate delle specifiche competenze sui sistemi ATC, atte ad assicurare un corretto, efficace e completo governo della manutenzione del software. In aggiunta, tali competenze permetteranno di presidiare anche le attività di ingegneria del software delle quali Enav ha interesse a detenere il governo tecnico: specificazione funzionale, definizione architettuale, testing e collaudo di sistema.

C - GLI INVESTIMENTI

1 - IL PIANO 2005-2007

Il Consiglio di Amministrazione di Enav ha approvato in data 28 aprile 2005 il Piano degli Investimenti 2005-2007 riassunto nel prospetto sottostante.

Settori di intervento	2005	2006	2007
mantenimento e miglioramento rotta	29.412.000	77.075.000	25.700.000
mantenimento e miglioramento aeroporti	105.293.000	97.700.000	42.331.000
innovazione tecnologica rotta	75.908.750	82.000.000	26.700.000
innovazione tecnologica aeroporti	22.821.400	22.100.000	9.500.000
sviluppo gestionale ed infrastrutturale	26.253.000	32.410.000	12.416.000
d.lgs 626/94	10.000.000	10.000.000	5.000.000
residuo investimenti non contrattualizzati nel 2004	31.868.655	=	=
sicurezza	10.000.000	30.000.000	30.000.000
TOTALE Euro	311.556.805	351.285.000	151.647.000

Come evidenziato dal prospetto l'impegno finanziario maggiore è destinato al mantenimento e miglioramento degli aeroporti ma anche all'innovazione tecnologica di rotta nella convergente finalità di sviluppare e garantire un sempre più alto livello di sicurezza nel controllo del traffico aereo in volo e nella sua ricezione a terra.

L'attuazione nel 2005

Di seguito vengono sinteticamente descritti i più rilevanti investimenti contrattualizzati nel periodo di riferimento.

Gli investimenti previsti per l'anno 2005 prevedevano un fabbisogno di 311.556.805,00 Euro.

In sede attuativa sono intervenute variazioni che hanno comportato una diminuzione pari a 74.548.949,69 Euro.

Le variazioni apportate si sono rese necessarie, sostanzialmente, per sopravvenute esigenze di carattere tecnico-operativo che non hanno consentito di definire per tempo le specifiche dei sistemi nonché per il prolungamento dei tempi procedurali necessari per il completamento dell'iter negoziale pubblicistico finalizzato all'affidamento degli interventi.

Di contro, sono stati posti in essere interventi in aumento pari a € 29.263.500,00 dovuti alla contrattualizzazione di alcuni progetti programmati per il 2006 che, per sopravvenute esigenze di carattere operativo, è stato necessario anticipare.

Il complessivo valore degli investimenti contrattualizzato nel 2005 risulta essere di 266.271.355,31 Euro con una percentuale di realizzazione pari all'85,46% rispetto al piano degli investimenti 2005 rimodulato.

Gli interventi suddetti sono stati contrattualizzati:

- per € 214.986.829,65 dalla Funzione Acquisti;
 - per € 51.284.525,66 dalle Funzioni delegate
- secondo la seguente ripartizione:

A) Investimenti per interventi di valore unitariamente superiore a € 200.000,00 contrattualizzati dalla Funzione Acquisti:

mantenimento e miglioramento rotta	15.630.147,91
mantenimento e miglioramento aeroporti	88.027.940,59
innovazione tecnologica rotta	58.078.450,64
innovazione tecnologica aeroporti	19.241.084,36
sviluppo gestionale ed infrastrutturale	25.249.948,77
d.lgs 626/94	270.671,38
sicurezza	8.488.586,00
TOTALE EURO	214.986.829,65

B) Investimenti per interventi di valore unitariamente inferiore a € 200.000,00, contrattualizzati dalle Funzioni delegate, secondo i limiti di importo stabiliti dalle deleghe:

mantenimento e miglioramento rotta/aeroporti ed innovazione tecnologica rotta/aeroporti	24.393.130,14
sviluppo gestionale ed infrastrutturale	12.109.099,75
d.lgs 626/94	13.682.524,77
sicurezza	1.099.771,00
TOTALE EURO	51.284.525,66

Nel dettaglio, con riferimento ai settori di sviluppo contenuti nel Piano, i principali interventi sono stati così finalizzati:

a) Settore "Mantenimento e Miglioramento di Rotta"

Valore complessivo circa 15,6 milioni di Euro.

Principali interventi:

- **Fornitura, installazione ed implementazione dei collegamenti T/B/T (Terra/Bordo/Terra) per l'ACC di Padova**

Importo 3,9 milioni di Euro.

L'intervento in argomento riguarda la copertura radio delle comunicazioni in frequenza tra il controllore ed il pilota per i cosiddetti settori VFR (Visual Flight Rules), nonché l'incremento della complessiva capacità delle frequenze disponibili.

b) Settore "Mantenimento e Miglioramento Aeroporti"

Valore complessivo circa 88,0 milioni di Euro.

Principali interventi:

- **Realizzazione della nuova TWR/Blocco Tecnico e dell'ammodernamento dei sistemi ATC presso l'Aeroporto G. Verdi di Parma**

Importo 15,0 milioni di Euro.

- **Adeguamento dei Sistemi di Aiuti Visivi Luminosi (Aids Visual Lights)**

Importo 13,8 milioni di Euro.

Il programma è stato sviluppato attraverso la messa in atto di molteplici interventi complementari agli affidamenti originari, che hanno interessato molti aeroporti, necessari per l'adeguamento a normativa internazionale e susseguente regolamentazione emanata dall'Enac per gli impianti AVL e relativi sistemi di alimentazione.

c) Settore di "Innovazione Tecnologica di Rotte"

Valore complessivo circa 58,1 milioni di Euro.

Principali interventi:

• **Sviluppo e validazione della "Piattaforma Operativa degli ACC per l'introduzione del Modo-S"**

Importo 8,1 milioni di Euro.

Tale intervento, strettamente connesso al Piano rinnovamento del Sistema di Sorveglianza Radar, concerne essenzialmente la implementazione delle modifiche e innovazioni del software operativo per la gestione dei dati trasmessi secondo le modalità di sorveglianza in Modo-S, ELS e EHS.

L'adeguamento del sistema ATM per il corretto scambio dei dati con le stazioni radar periferiche rappresenta la continuazione di un progetto nazionale realizzato già dalla Società detentrici dei sorgenti software oggetto di adeguamento nonché della capacità tecnica di implementazione degli ulteriori programmi applicativi relativi alla funzionalità dell'intero sistema in argomento.

• **Fornitura in opera di un sistema Radar Meteo centralizzato**

Importo 3,9 milioni di Euro.

Enav SpA dispone attualmente di due apparati radar meteorologici installati presso gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Linate, operanti in configurazione "stand alone" e di terminali meteo presso gli ACC di Roma e Milano nonché presso i Sistemi Aeroportuali

di Assistenza al Volo (SAAV) di Malpensa, Linate, Fiumicino ed il Centro Aeroportuale di Assistenza al Volo (CAAV) di Bergamo.

In tale contesto, è stato previsto lo sviluppo di un sistema radar centralizzato (SRC) atto a consentire la supervisione operativa dei due sopracitati radar nonché di ogni altro sistema radar meteo di futura acquisizione ovvero di dati radar meteo acquisiti da entità diverse da Enav, determinando in tal modo l'accentramento delle attività di previsione e quindi la realizzazione dell'obiettivo di un unico centro nazionale.

d) Settore di "Innovazione Tecnologica Aeroporti"

Valore complessivo circa 19,2 milioni di Euro.

Principali interventi:

• **Integrazione di un Radar W BAND nel Sistema SMGCS (Surface Movement Ground Control System) di Milano Linate**

Importo 2,5 milioni di Euro.

Riguarda l'integrazione di un ulteriore Radar HRR connesso all'esistente radar SMR allo scopo di consentire una più accurata detenzione del sistema SMGC già operativo nell'aeroporto di Linate per il controllo degli aeromobili a terra.

• **Fornitura ed installazione di sistemi antintrusione di tipo Runway Safety Monitoring System (RSAMS) per gli aeroporti di Parma, Genova, Ancona, Cuneo, Perugia, Pescara, Bari, Forlì e Palermo**

Importo 2,4 milioni di Euro.

Il suddetto programma deriva dalla necessità di dover applicare le recenti direttive in tema di sicurezza aeroportuale previste dalla regole ICAO e più puntualmente definite dall'emanazione del

“Regolamento per la costruzione ed esercizio degli aeroporti” emanato dall’Enac.

Il sistema in parola consiste in apparati antintrusione che consentono di monitorare la potenziale incursione di aeromobili nella Runway.

e) Settore di “Sviluppo infrastrutturale e gestionale”

Valore complessivo circa 37,4 milioni di Euro.

Principali interventi:

• **Fornitura e installazione di un Simulatore di Sorveglianza per l’Academy di Forlì**

Importo 7,9 milioni di Euro.

Il suddetto programma riguarda l’acquisizione e relativa installazione di un sistema complesso per l’addestramento dei CTA mediante simulazione informatica delle operazioni di controllo del traffico aereo in aerovia.

Per l’acquisizione del nuovo simulatore è stato necessario garantire la omogeneità della impostazione delle consolle e le medesime funzionalità sia manuali che dei programmi software già installati presso il Centro di Roma nonché la stessa architettura HW/SW dei sistemi operativi in uso presso gli ACC e gli aeroporti.

• **Fornitura e installazione di n. 26 simulatori TWR corredati da n. 26 sistemi Voice Recognition per l’Academy di Forlì**

Importo 3,1 milioni di Euro.

Il programma in questione riguarda l’acquisizione di ulteriori simulatori PTT TWR e di apparati *voice recognition* per la formazione del personale CTA/TWR per la sede Academy di Forlì; l’ampliamento della fornitura originaria deriva dalla necessità di assicurare una coerente fruibilità con il maggior numero di allievi previsto dalla

Funzione "Academy" per i corsi di formazione programmati utilizzando gli stessi apparati già in uso presso i Centri di formazione di Forlì e Roma.

f) D. Lgs 626/94

Valore complessivo circa 14,0 milioni di Euro.

Sono stati realizzati una serie di interventi per assicurare il puntuale adempimento alle prescrizioni di cui alla normativa in questione per un valore complessivo pari a circa 14,0 milioni di Euro di cui circa 13,7 milioni concernenti interventi effettuati nelle sedi periferiche o siti remoti ubicati sull'intero territorio nazionale.

g) Sicurezza

Valore complessivo circa 9,6 milioni di Euro.

Il valore complessivo degli investimenti realizzati nel settore comprende la realizzazione di un "programma di opere urgenti in materia di sicurezza per siti strategici di Enav e per un sistema integrato di sicurezza", per un valore di circa 8,5 milioni di Euro nonché ulteriori investimenti sui singoli siti in osservanza alle prescrizioni contenute nelle direttive emanate dalle Autorità competenti in tale settore.

h) Accordo Quadro: Piano rinnovamento del Sistema Sorveglianza Radar

Importo globale nel triennio: 97,9 milioni di Euro

Il Piano Investimenti 2005-2007 ha previsto un ampio processo di trasformazione a tecnologia Modo-S dei radar convenzionali in esercizio, volto a consentire un vero salto di qualità agli attuali sistemi di sorveglianza al fine di gestire in sicurezza una maggiore capacità di traffico.

Il processo pluriennale di rinnovamento del sistema di sorveglianza prevede:

- la trasformazione a tecnologia Modo-S dei radar secondari convenzionali di rotta e di avvicinamento;
- l'ammmodernamento di radar primari obsoleti con sensori basati su componenti a stato solido, caratterizzati da maggiore affidabilità, lenta degradabilità in caso di guasto e minori costi di manutenzione.

Per la realizzazione del programma è stato predisposto un "Piano Radar" pluriennale del valore complessivo pari a 97,9 milioni di euro, da realizzarsi nel triennio, mediante la stipula di un unico Accordo Quadro ai sensi dell'art. 16 del d.lgs 158/1995.

i) Programma pluriennale di ammodernamento tecnologico delle radioassistenze per le assistenze in rotta e terminale

Per la realizzazione del programma nell'anno 2004 è stata indetta una gara europea del valore complessivo di 91 milioni di euro articolata in Accordi Quadro, distinti per tipologie di apparati, ai sensi dell'articolo 16 del d. lgs. 158/1995.

Agli esiti della suddetta gara e della sottoscrizione dei relativi Accordi Quadro, sia nel 2004 che nel 2005 sono stati stipulati gli specifici contratti applicativi.

In particolare, nel corso del 2005 i suddetti contratti applicativi hanno riguardato la fornitura di:

- n. 3 Sistemi ILS (Instrument Landing System);
- n. 10 Sistemi DME (Distance Measuring Equipment);
- n. 8 Sistemi D-VOR (Doppler – VHF Omnidirectional Radio Range);
- n.1 Sistema VOR Mobile;

per un importo complessivo pari a 15,8 milioni di Euro.

2 - IL PIANO 2006-2008

Nella riunione del 28 giugno 2006 il CdA ha rimodulato il piano di investimenti triennale alla luce delle priorità emerse e delle contrattualizzazioni già perfezionate.

Il quadro che ne è derivato è riportato nella tabella che segue

PIANO INVESTIMENTI 2006-2008

	ACQUISIZIONI 2006	ONERI PROFESSIONALI 2006	COSTI INTERNI 2006	TOTALE 2006	ACQUISIZIONI 2007	ONERI PROFESSIONALI 2007	COSTI INTERNI 2007	TOTALE 2007	ACQUISIZIONI 2008	ONERI PROFESSIONALI 2008	COSTI INTERNI 2008	TOTALE 2008
MANTENIMENTO E MIGLIORAMENTO - ROTTA	83.115.000	5.100.000	795.000	89.010.000	28.001.000	1.340.000	355.000	29.696.000	24.600.000	1.050.000	220.000	26.870.000
MANTENIMENTO E MIGLIORAMENTO - AEROPORTI	82.510.600	7.171.000	1.035.000	90.716.600	53.969.000	3.140.000	590.000	57.699.000	50.465.000	1.590.000	565.000	52.620.000
INNOVAZIONE TECNOLOGICA - ROTTA	48.620.000	0	465.000	49.085.000	46.200.000	250.000	550.000	47.000.000	31.090.000	250.000	425.000	31.765.000
INNOVAZIONE TECNOLOGICA - AEROPORTI	16.940.000	50.000	220.000	17.210.000	8.575.000	50.000	130.000	8.755.000	11.790.000	210.000	140.000	12.140.000
SVILUPPO GESTIONALE ED INFRASTRUTTURALE	28.748.000	100.000	50.000	28.898.000	19.325.000	450.000	50.000	19.825.000	10.400.000	0	0	10.400.000
SICUREZZA	19.000.000	1.000.000	0	20.000.000	19.000.000	1.000.000	0	20.000.000	19.000.000	1.000.000	0	20.000.000
D.Lgs. 82/04	13.500.000	2.300.000	200.000	16.000.000	5.000.000	900.000	100.000	6.000.000	4.000.000	900.000	100.000	5.000.000
TOTALE	282.433.600	15.721.000	2.765.000	310.919.600	180.070.000	7.130.000	1.775.000	188.975.000	151.345.000	5.000.000	1.450.000	157.795.000

Gli interventi definiti nel nuovo documento programmatico costituiscono la logica prosecuzione del Piano degli Investimenti 2005-2007 e si muovono nel quadro delle normative internazionali applicabili ai vari settori operativi e tecnologici, in un'ottica di integrazione ed armonizzazione con gli altri fornitori di servizi ATM europei.

Con un budget pari a 311 milioni di euro, il 2006 costituisce l'ultimo anno in cui si rende necessario sostenere lo sforzo straordinario di investimenti che ha distinto il triennio precedente. Il 2007 ed il 2008 saranno invece anni caratterizzati dalla stabilizzazione degli impegni di spesa intorno a valori decisamente più contenuti – rispettivamente 189 e 158 milioni di euro – ma comunque in linea con la politica di mantenimento e miglioramento degli impianti.

Lo sviluppo del Piano 2006-2008 rispetta le seguenti linee guida:

- tendenziale mantenimento dei complessivi impegni 2006 e 2007 previsti dal Piano 2005-2007, approvato dal CdA in data 28 aprile 2005, con affinamento dell'allocazione temporale di alcuni interventi in funzione di sopraggiunte esigenze;
- pianificazione per il 2008 di nuovi investimenti già considerati in fase di previsione quinquennale (inizio 2004) e allocati a fine periodo in funzione delle assegnate priorità.

I principali interventi del più recente Piano triennale riguardano la realizzazione di nuovi impianti tecnologici ed infrastrutture volti ad incrementare: gli atterraggi di precisione, la sorveglianza radar nello spazio aereo ed in prossimità degli aeroporti, i controlli antintrusione sulle piste aeroportuali, la continuità operativa delle comunicazioni a terra e con gli aeromobili, l'affidabilità dei servizi meteorologici, i flussi operativi di aeroporto. Oltre il 70% dell'importo stanziato è destinato ad interventi volti a potenziare la sicurezza.

Una tra le più qualificanti innovazioni tecnologiche del nuovo Piano è la realizzazione in Italia di una rete di "comunicazione dati" tra il pilota ed il controllore (nota come Link 2000+), destinata ad affiancare l'attuale sistema di "comunicazioni vocali" terra-bordo.

L'attuazione dei programmi è volta a comportare ricadute positive sulla regolarità dei voli e sull'incremento in sicurezza della capacità del servizio, nonché benefici sotto il profilo economico; il tutto, evitando di incidere negativamente sulle tariffe.

Di seguito si evidenziano con maggior dettaglio gli interventi di modifica/integrazione predisposti:

a) sono stati riprogrammati alcuni interventi del Piano 2005-2007 (per un valore di circa 47 M€) in accordo ad una migliore redistribuzione temporale conseguente a difficoltà realizzative su alcuni programmi di particolare complessità, i principali dei quali riguardano:

- . Piano Radar (8,3 M€): slittamento al 2008 di un intervento di ammodernamento (sui 18 da realizzare) al fine di minimizzarne impatti e rischi di turbativa sui servizi di assistenza al volo; gli interventi di questa natura (arresto radar), procurando una riduzione momentanea sulla configurazione del sistema di sorveglianza radar dello spazio aereo, non possono essere attuati in modo estensivo su molti siti contemporaneamente; è richiesta infatti un'attenta distribuzione degli interventi al fine di garantire comunque la continuità del servizio, con le ridondanze appropriate, durante tutta la durata dei lavori; in aggiunta, è stato allocato oltre il 2008 il radar di avvicinamento di Catania in quanto è necessario procedere a una revisione degli accordi in vigore con l' Aeronautica Militare che oggi fornisce il servizio sullo spazio aereo in questione.
- . Radioassistenze (6,3 M€): ferma restando la realizzazione degli interventi necessari per il mantenimento della piena operatività del sistema di navigazione, sono stati riprogrammati nel 2008 quattro interventi di ammodernamento (su 23 da realizzare). La sostituzione delle radioassistenze, in particolare di quelle aeroportuali, ha un forte impatto operativo: infatti, la predisposizione degli apparati mobili da impiegare durante il periodo di sostituzione delle radioassistenze impone per essi la verifica delle procedure di avvicinamento e la relativa omologazione; procedure e omologazioni vanno poi ripetute prima del passaggio in operatività dei nuovi apparati. Tali attività

vanno ad appesantire notevolmente il carico di lavoro degli enti operativi e comportano un complesso meccanismo di coordinamento con Enac, Società di Gestione Aeroportuali e Compagnie Aeree che determinano una naturale ridefinizione dei piani realizzativi.

- . Allestimenti tecnologici delle Torri di Lampedusa e Grottaglie (9,3M€): la componente di costruzione delle infrastrutture è stata separata da quella dei relativi allestimenti tecnologici, la quale è stata slittata al 2008 allorché saranno state completate le rispettive infrastrutture; nel precedente Piano tali programmi si presentavano con le due componenti integrate.
- . Sistema di Sicurezza Nazionale (20M€): il programma si presenta molto complesso dal punto di vista della specificazione di sistema e sta subendo un parziale slittamento al 2008 a causa delle relative difficoltà progettuali.

b) sono stati inseriti nel Piano 2006-2008 nuovi interventi tecnologici e di sviluppo gestionale-infrastrutturale per un importo di circa 110 M€.

Il nuovo Piano prevede la seguente ripartizione di spesa nel triennio (Milioni di €):

2006	2007	2008
310,9	188,9	157,7

I nuovi programmi inseriti nel Piano 2006-2008 si riferiscono ai seguenti principali interventi.

1. Ampliamento infrastrutturale dell' ACC di Roma - Fase 2

Importo Previsto: 7,5 M€.

2. *Adeguamento e raddoppio Centrale Elettrica del Centro di Controllo Regionale di Roma(ACC)*
Importo previsto: 10 M€
3. *Sistema AIP e AIRNAS 2010*
Importo previsto: 14,5 M€
4. *Sala Integrazione Nazionale*
Importo previsto: 9,5 M€
5. *Allestimento LAN di servizio in ACC e sostituzione apparati obsoleti*
Importo previsto: 5,6 M€
6. *Adeguamento tecnologico e infrastrutturale a Ronchi dei Legionari*
Importo previsto: 10 M€
7. *Adeguamento tecnologico e infrastrutturale a Lamezia*
Importo previsto: 3,5 M€
8. *Altri interventi tecnologici*
Importo previsto: 10,5 M€
9. *D.Lgs 626/94*
Importo previsto: 12 M€
10. *Sviluppo gestionale e infrastrutturale:*
Importo previsto: 26,5 M€

D - L'ATTIVITA' NEGOZIALE**1. Il D.Lgs 231/2001 e la sua attuazione nell'attività contrattuale**

Il decreto legislativo 8 giugno 2001 n° 231 recante la "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica" in vigore dal 4 luglio 2001, ha introdotto nell'ordinamento un nuovo regime di responsabilità "amministrativa" caratterizzata da profili di rilievo squisitamente penale a carico degli enti, persone giuridiche e società, derivante dalla commissione o tentata commissione di determinate fattispecie di reato, peculiarmente identificate, nell'interesse o a vantaggio degli enti stessi.

L'articolo 6 del citato d.lgs prevede che la Società possa essere esonerata dalla responsabilità conseguente alla commissione dei reati se prova che, fra altri adempimenti, l'organo dirigente ha adottato ed efficacemente attuato prima della commissione del fatto modelli di organizzazione e di gestione idonei a prevenire reati della specie di quelli verificatisi.

Sulla base di quanto precede Enav ha ritenuto di procedere alla adozione di un proprio "Modello di organizzazione, gestione e controllo" che individua canoni procedurali e, più in generale, i principi di riferimento e le misure da adottare per la creazione di un modello organizzativo e di gestione conforme a quanto previsto dal d.lgs 231/2001 .

Con riferimento all'attività svolta da Enav sono state individuate delle attività ritenute a rischio in ordine alla possibile commissione di reati contro la Pubblica Amministrazione previsti dal d.lgs 231/2001.

Con riferimento specifico alle attività di natura negoziale le operazioni ritenute a rischio riguardano:

- la negoziazione/stipulazione e/o esecuzione di contratti conclusi dalla Società in qualità di stazione appaltante;
- la gestione dell'attività contrattuale con la PA, comprendente anche le fasi di gestione dei contatti diretti con esponenti della PA, la

partecipazione a gare aggiudicate con procedure ad evidenza pubblica, la gestione di contratti in affidamento diretto o di incarichi affidati in trattativa privata.

In attuazione delle indicazioni contenute nel Modello di Gestione Organizzazione e Controllo e del Codice Etico adottato da Enav ai sensi del d.lgs 231/2001, su indicazione dell'Organismo di Vigilanza, si è proceduto ad adeguare gli schemi di richiesta di offerta e gli schemi contrattuali inserendo le seguenti clausole:

► Nella predisposizione delle richieste di offerta è stato previsto che venga resa dal contraente, unitamente alla presentazione dell'offerta, la dichiarazione del legale rappresentante, ai sensi del d.P.R. 445/2000, in merito alla circostanza che *"nei confronti dell'impresa non sussistono misure cautelari interdittive ovvero di divieto temporaneo a stipulare contratti con la Pubblica Amministrazione e con Organismi di Diritto Pubblico"*. In assenza di tale dichiarazione è stato previsto il divieto di procedere alla emissione della successiva lettera d'ordine o stipula del contratto;

► negli schemi contrattuali è stato previsto l'inserimento della seguente clausola:

"In relazione alle prestazioni oggetto del presente incarico e con riferimento alle disposizioni di cui al d.lgs 231/2001 e successive integrazioni e modificazioni il contraente dichiara di essere a conoscenza dei principi, delle norme e degli standard previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e del Codice Etico di Enav SpA i cui testi aggiornati sono riportati sul sito www.enav.it.

Nel dar corso alle attività in qualsiasi modo connesse all'esecuzione delle prestazioni contrattuali, sia nei confronti di Enav, dei propri dipendenti e collaboratori, sia nei confronti di qualsiasi terzo, il Contraente si impegna a:

- 1. rispettare i principi ed i valori contenuti nel Codice ed a tenere una condotta in linea con il Modello, e comunque tale da non esporre l'Enav al rischio dell'applicazione di sanzioni previste dal predetto d.lgs 231/2001;*
- 2. non tenere comportamenti e/o compiere od omettere atti in modo tale da indurre dipendenti e/o collaboratori di Enav a violare i principi del Codice o a tenere una condotta non conforme al Modello.*

In caso di mancata osservanza di tali principi il contratto dovrà intendersi automaticamente risolto di diritto, salvo il diritto di Enav al risarcimento di ogni danno patito e patendo per tale inadempimento.

➤ negli atti di nomina delle commissioni di valutazione amministrativa tecnica ed economica, indirizzate sia a professionisti esterni che a dipendenti Enav, è stata inserita la seguente clausola:

In relazione alle prestazioni oggetto del presente incarico e con riferimento alle disposizioni di cui al d.lgs 231/2001 e successive integrazioni e modificazioni, gli incaricati si atterranno ai principi, alle norme ed agli standard previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo del Codice Etico di Enav, i cui testi aggiornati sono riportati sul sito www.enav.it.

Nel dar corso alle attività in qualsiasi modo connesse all'esecuzione del presente incarico, le SS.LL si impegnano a :

- 1. rispettare i principi ed i valori contenuti nel Codice ed a tenere una condotta in linea con il Modello, e comunque tale da non esporre Enav al rischio dell'applicazione di sanzioni previste dal predetto d.lgs 231/2001;*
- 2. non tenere comportamenti e/o compiere od omettere atti in modo tale da indurre dipendenti e/o collaboratori di Enav a violare i principi del Codice o a tenere una condotta non conforme al Modello.*

Nei predetti provvedimenti di nomina, qualora afferenti allo svolgimento di incarichi conseguenti a procedure di gara ad evidenza pubblica, è altresì previsto che " *La Commissione dovrà attenersi, fra l'altro, alle indicazioni generali afferenti le gare di appalto ad evidenza pubblica contenute nella nota della Funzione Audit di Enav del 25 maggio 2004*".

2. Le nuove procedure negoziali

a) Le procedure del ciclo passivo

In relazione allo svolgimento delle attività relative al settore negoziale sono state altresì emanate le nuove procedure di disciplina del ciclo passivo.

Tali procedure riguardano nel dettaglio:

1. La procedura "Approvvigionamenti", che ha come obiettivo la ridefinizione e la sistematizzazione degli aspetti di maggiore rilievo del processo di approvvigionamento conformemente ai nuovi assetti organizzativi di Enav e alla realizzazione del nuovo modello di controllo e reporting direzionale.

La procedura in argomento contiene quindi:

- la ridefinizione puntuale del processo di approvvigionamento, dalla manifestazione delle esigenze al pagamento delle forniture con l'indicazione delle funzioni aziendali coinvolte, dei principali flussi e dei ruoli organizzativi di riferimento;
- alcuni approfondimenti specifici su aspetti operativi, procedurali e di sistema informativo derivanti dalle suddette evoluzioni organizzative e dall'introduzione del modello di controllo e reporting direzionale di Enav.

La suddetta procedura ha quali destinatari tutte le Funzioni aziendali di Enav ed ha come ambito di applicazione tutte le attività relative agli acquisti di importo superiore ai 200.000 Euro.

La procedura in argomento comprende altresì una specifica sezione dedicata alla definizione ed alla classificazione, in relazione alla tipologia di prestazioni e inquadramento contrattuale, delle risorse umane, interne ed esterne, che possono partecipare all'attività di Enav.

Con particolare riguardo all'impiego eventuale di risorse esterne, sono state individuate le specifiche casistiche relative a incarichi tecnici, incarichi di prestazione organizzata di servizi, attività di mera consulenza, quest'ultime individuate anche sulla base della delibera della Corte dei Conti 15 febbraio 2005, Sezioni Riunite in sede di Controllo n° 6/CONT/05.

2. La procedura "Acquisti delegati di sede", che ha provveduto a regolare le principali attività del processo di approvvigionamento per le attività relative agli acquisti di Funzioni aziendali di sede per importi inferiori o pari a 200.000 Euro.
3. La procedura "Acquisti delegati Funzioni Territoriali", che:
 - definisce puntualmente i principali aspetti del processo di acquisto in termini di flussi, ruoli e principali attività;

- approfondisce particolarmente alcuni aspetti relativi all'utilizzo del sistema informativo aziendale e al suo corretto utilizzo.

La procedura in argomento è indirizzata alle strutture territoriali e riguarda la definizione di attività negoziali per importi pari o inferiori a 200.000 Euro.

b) Le procedure per la composizione e nomina delle Commissioni

Enav ha, inoltre, proceduto a stabilire un nuovo quadro di riferimento per le attività delle Commissioni di gara e di valutazione amministrativa, tecnica ed economica, con particolare riguardo ai seguenti aspetti:

- j) Criteri di composizione**, inerenti i requisiti necessari previsti nella composizione delle Commissioni e le principali incompatibilità;
- k) Modalità di nomina**, inerenti l'iter necessario per la nomina dei componenti;
- l) Principi di funzionamento**, inerenti le principali regole per l'attività operativa delle Commissioni.

In relazione alle attività delle Commissioni, nell'ambito delle differenti normative di riferimento e delle tipologie procedurali utilizzate, sono state compiutamente disciplinate le seguenti principali procedure:

- **Appalti soprasoglia**: procedure ristrette con pubblicazione del bando;
- **Appalti soprasoglia**: procedure negoziate senza pubblicazione del bando;
- **Appalti sottosoglia**: procedure negoziate sottosoglia.

Senza entrare nel dettaglio della regolazione delle varie fasi in cui si articolano le procedure in argomento, si segnala come particolare cura sia stata data alla garanzia di trasparenza ed indipendenza nella composizione delle Commissioni, alla luce dei principi operativi di seguito riportati:

- 1 - Le Commissioni sono composte da un numero dispari di componenti non inferiore a tre e non superiore a cinque, di cui uno con funzione di Presidente prescelto fra i componenti di

qualifica giuridico/amministrativa o tecnica a seconda della rilevanza della componente in relazione all'oggetto della procedura.

- 2 - Per le gare di particolare complessità e/o rilevanza è opportuno inserire un componente di profilo giuridico/amministrativo, il cui livello di competenza ed esperienza sia commisurato all'importanza della gara stessa, nonché almeno un componente di profilo tecnico, di adeguato livello di competenza ed esperienza, appartenente alla Funzione tecnica che ha richiesto l'approvvigionamento.
- 3 - Non possono essere nominati membri della Commissione coloro i quali svolgano attività di controllo sulla procedura di acquisto o che siano preposti alla sottoscrizione degli atti negoziali. La maggioranza dei membri della Commissione deve essere composta da soggetti non appartenenti alla Funzione che ha richiesto l'acquisto.
- 4 - I componenti di una Commissione non possono assumere, successivamente, la responsabilità di controllo o di certificazione dell'esecuzione del relativo appalto.
- 5 - Non possono ricoprire la carica di Presidente e Segretario della Commissione coloro i quali appartengono alla Funzione che ha richiesto l'acquisto o coloro i quali hanno partecipato alla redazione del Capitolato Tecnico.
- 6 - Non possono, inoltre, essere nominati nelle Commissioni soggetti i quali abbiano un interesse personale o professionale nei confronti di uno o più concorrenti partecipanti, direttamente o indirettamente, alla procedura di gara o all'esecuzione dell'appalto; tali soggetti, qualora nominati, hanno in ogni caso l'obbligo di astenersi, previa comunicazione dei motivi di incompatibilità con la nomina.

3) Le procedure di individuazione del terzo contraente

Come rilevabile dal riepilogo statistico contenuto nelle tabelle di seguito riportate, nel 2003 il numero complessivo dei contratti, pari a

1.195, faceva capo per ben 1.137 a contratti "sottosoglia comunitaria" e 58 a quelli "soprasoglia".

Per il 57,66% dei casi la Società ha fatto ricorso alla procedura negoziata senza pubblicazione del bando (art. 13, d.lgs 158/95) e per il 38,41% a procedura negoziata plurima che, sommate, realizzano il 96,07% dell'attività contrattuale. Nel 2004 la percentuale del ricorso alla procedura negoziata plurima è salita al 42,20%, ma, nel complesso, il 97,26% dei contratti è stato aggiudicato seguendo sempre la procedura negoziata. Nel 2005 il quadro complessivo non è mutato, essendo stato fatto ricorso alla procedura negoziata per il 95,59% dei contratti, ma è decisamente salita la scelta della procedura negoziata senza pubblicazione del bando (68,33%).

Il fenomeno evidenziato dall'analisi statistica ha, peraltro, una sua giustificazione giuridica. Il d.lgs 158/95, che è la fonte normativa primaria per gli appalti di lavori, servizi e forniture del settore speciale dei trasporti, in considerazione della necessità della piena affidabilità e compatibilità delle nuove apparecchiature tecnologiche nel sistema integrato già operante nelle strutture della Società committente, consente (art. 13, comma 1, lettere c) ed e) il ricorso alla procedura negoziata allorché "a causa di particolarità tecniche" l'appalto non può essere affidato che ad un imprenditore, fornitore o prestatore di servizi determinato o quando, il cambiamento di questi, obblighi l'aggiudicatore "ad acquistare materiale con caratteristiche tecniche differenti" che comportino incompatibilità o difficoltà sproporzionate.

Procedure seguite nei contratti Enav 2003

Riepilogo Generale Contratti Enav 2003				
Tipo di Procedura	N°Contratti	% N°Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	689	57,66%	152.537.968,81	64,83%
PNP	459	38,41%	35.754.984,74	15,20%
PR	15	1,26%	45.520.388,28	19,35%
CONSIP	32	2,68%	1.471.484,60	0,63%
Totale	1.195	100%	235.284.826,43	100%

Riepilogo Contratti Enav Sopra Soglia				
Tipo di Procedura	N°Contratti	% N°Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	30	51,72%	135.980.983,94	66,56%
PNP	13	22,41%	22.680.448,98	11,10%
PR	14	24,14%	45.141.388,88	22,10%
CONSIP	1	1,72%	484.100,56	0,24%
Totale	58	100%	204.286.922,36	100%

Riepilogo Contratti Enav Sotto Soglia				
Tipo di Procedura	N°Contratti	% N°Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	659	57,96%	16.556.984,87	53,41%
PNP	446	39,23%	13.074.535,76	42,18%
PR	1	0,09%	378.999,40	1,22%
CONSIP	31	2,73%	987.384,04	3,19%
Totale	1.137	100%	30.997.904,07	100%

Legenda:

PNS - Procedura Negoziata Singola

PNP - Procedura Negoziata Plurima

PR - Procedura Ristretta

Procedure seguite nei contratti Enav 2004**Riepilogo Generale Contratti ENAV 2004**

Tipo di Procedura	N°Contratti	% N°Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	685	55,06%	284.030.293,31	66,94%
PNP	525	42,20%	33.291.344,86	7,85%
PR	17	1,37%	106.073.991,45	25,00%
CONSIP	17	1,37%	920.542,06	0,22%
Totale	1.244	100%	424.316.171,68	100%

Riepilogo Contratti ENAV Sopra Soglia

Tipo di Procedura	N°Contratti	% N°Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	54	65,85%	252.413.023,63	66,16%
PNP	12	14,63%	23.195.798,49	6,08%
PR	16	19,51%	105.898.879,05	27,76%
CONSIP	0	0,00%	0,00	0,00%
Totale	82	100%	381.507.701,17	100%

Riepilogo Contratti ENAV Sotto Soglia

Tipo di Procedura	N°Contratti	% N°Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	631	54,30%	31.617.269,68	73,86%
PNP	513	44,15%	10.095.546,37	23,58%
PR	1	0,09%	175.112,40	0,41%
CONSIP	17	1,46%	920.542,06	2,15%
Totale	1.162	100%	42.808.470,51	100%

Legenda:

PNS - Procedura Negoziata Singola

PNP - Procedura Negoziata Plurima

PR - Procedura Ristretta

Procedure seguite nei contratti Enav 2005

Riepilogo Generale Contratti ENAV 2005				
Tipo di Procedura	N° Contratti	% N° Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	915	68,33%	223.716.800,36	62,14%
Proroga	37	2,76%	53.070.933,22	14,74%
Contratto applicativo di Accordo Quadro	4	0,30%	45.216.653,84	12,56%
PR	8	0,60%	20.180.056,13	5,61%
PNP	365	27,26%	15.850.339,37	4,40%
Contratto attivo	5	0,37%	1.867.000,00	0,52%
Convenzione CONSIP	5	0,37%	110.544,27	0,03%
Totale	1.339	100,00%	360.012.327,19	100,00%

Riepilogo Contratti ENAV Sopra Soglia				
Tipo di Procedura	N° Contratti	% N° Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	60	76,92%	184.450.462,10	60,47%
Proroga	4	5,13%	49.052.575,27	16,08%
Contratto applicativo di Accordo Quadro	3	3,85%	45.041.678,00	14,77%
PR	6	7,69%	19.751.406,13	6,48%
PNP	4	5,13%	4.963.915,42	1,63%
Contratto attivo	1	1,28%	1.747.500,00	0,57%
Totale	78	100,00%	305.007.536,92	100,00%

Riepilogo Contratti ENAV Sotto Soglia				
Tipo di Procedura	N° Contratti	% N° Contr.	Imponibile	% Impon.
PNS	855	67,80%	39.266.338,26	71,39%
Proroga	33	2,62%	4.018.357,95	7,31%
Contratto applicativo di Accordo Quadro	1	0,08%	174.975,84	0,32%
PNP	361	28,63%	10.886.423,95	19,79%
PR	2	0,16%	428.650,00	0,78%
Contratto attivo	4	0,32%	119.500,00	0,22%
Convenzione CONSIP	5	0,40%	110.544,27	0,20%
Totale	1.261	100,00%	55.004.790,27	100,00%

Legenda:

PNS - Procedura Negoziata Singola

PNP - Procedura Negoziata Plurima

PR - Procedura Ristretta

Nella precedente Relazione, relativa agli esercizi finanziari 2003 e 2004, la Corte aveva fatto riserva circa l'esame della legittimità del ricorso alle diverse tipologie delle procedure seguite da Enav per l'individuazione del terzo contraente, proprio nella considerazione che i prospetti statistici riepilogativi mostravano, specialmente per i contratti sottosoglia comunitaria, una quasi totale concentrazione nella scelta della procedura negoziata (senza pubblicazione del bando o plurima) e un ridottissimo ricorso alla procedura ristretta.

Al fine di sciogliere l'accennata riserva sulla legittimità delle procedure adottate da Enav nell'ultimo triennio, il Magistrato delegato ha analizzato a campione (tre procedure di diversa tipologia per ogni annualità) i contratti stipulati nel triennio 2003-2005. L'esito della verifica ha evidenziato la legittimità della scelta procedurale così come riportato nelle singole schede allegate in calce alla presente Relazione.

E – IL CONTROLLO INTERNO

Nel corso del 2005, analogamente a quanto avvenuto nel 2004, è stato elaborato il Piano di audit annuale, il quale è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 31 marzo 2005.

Le aree di intervento riportate nel Piano sono state determinate sulla base delle indicazioni del management aziendale e dello sviluppo dell'attività di audit degli anni precedenti.

La società ha altresì tenuto conto del Piano Strategico 2005-2007, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 7 luglio 2005, nella considerazione che l'azione di audit possa contribuire ad identificare le aree ed i processi aziendali che necessitino di un più urgente intervento correttivo, finalizzato al miglioramento dell'economicità della condotta aziendale. Ciò anche al fine di agevolare l'introduzione di un migliore controllo dei progetti e di verificare la corretta applicazione delle nuove procedure alimentanti.

Nel corso del 2005 sono stati sottoposti a procedura di audit i seguenti processi/aree:

1. Gestione del processo di approvvigionamento della Sede Centrale e delle Sedi Periferiche

1.a) Audit sulla regolarità formale del processo di approvvigionamento della Sede Centrale

L'attività in questione è stata svolta con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- ricostruzione degli atti e delle attività intervenute nel processo di approvvigionamento di beni e servizi, sulla base della normativa di riferimento di volta in volta applicabile (d.lgs 158/95, d.lgs 157/95, d.lgs 358/92, ecc.);
- controllo sulla legittimità del procedimento amministrativo propedeutico alla stipula del contratto (verifica sulla regolarità formale e sostanziale del bando di gara; studio dei relativi verbali di prequalificazione e di aggiudicazione; analisi della lettera di invito e del relativo contratto, ecc.);
- verifica del rispetto delle deleghe vigenti (per oggetto ed importo) relative alla sottoscrizione dei contratti.

I contratti oggetto di analisi sono stati selezionati su base campionaria in funzione sia della tipologia di affidamento che dell'importo.

1.b) Audit sull'attività negoziale delle Sedi Periferiche

Sono stati analizzati i contratti sottoscritti dai responsabili di 10 sedi periferiche di Enav; l'obiettivo dell'audit è stato quello di verificare il rispetto della procedura amministrativa che disciplina la suddetta attività negoziale, con riferimento specifico ai seguenti aspetti:

- autorizzazione al sostenimento della spesa ed imputazione a budget del relativo impegno economico;
- individuazione dei potenziali fornitori per soddisfare l'esigenza di approvvigionamento;
- valutazione delle offerte ricevute;
- stipula del contratto di approvvigionamento;
- verifica della corretta e completa esecuzione del contratto.

2. Audit procedurale sulla gestione delle parti di ricambio

L'intervento di audit in questione ha fatto seguito all'attività svolta nel corso del 2004 relativa alle gestione del magazzino delle parti di ricambio in gestione fiduciaria; l'audit svolto nel 2004 aveva quale obiettivo quello di valutare l'esistenza, completezza, accuratezza e l'integrità dei dati contabili e fisici nonché l'adeguatezza ed efficacia del sistema procedurale e l'affidabilità degli applicativi informatici impiegati dalla Vitrociset SpA, incaricata della gestione fiduciaria e movimentazione delle parti di ricambio di proprietà Enav SpA relative ai sistemi di manutenzione e gestione.

L'intervento di audit svolto nel 2005 ha focalizzato la propria attenzione sull'analisi e la verifica delle principali procedure operative ed amministrativo-contabili seguite dall'Area Amministrazione di Enav – Sede Centrale relativamente alla gestione del magazzino parti di ricambio di proprietà di ENAV, affidato in gestione fiduciaria.

In particolare, l'attività svolta nel 2005 ha riguardato:

- il *follow-up* delle raccomandazioni formulate a seguito dell'audit svolto nel 2004;
- l'analisi delle modalità di trasmissione dei dati dal sistema fiduciario di Vitrociset al sistema ERP di Enav (Oracle Application), con particolare riferimento alla "tracciabilità" documentale dei pezzi di ricambio;
- la verifica dei principali aspetti riferiti alla contabilizzazione delle parti di ricambio di prima dotazione (c.d. parti di ricambio "strategiche"), con particolare attenzione alle procedure informatiche a supporto della gestione ed alle procedure contabili relative alle immobilizzazioni in corso e all'ammortamento dei beni;
- il flusso delle attività svolte dal gestore fiduciario nel caso di invio all'esterno di parti di ricambio per la loro riparazione, al fine di verificare la completezza ed adeguatezza della documentazione rilasciata dal riparatore esterno a fronte della riparazione eseguita.

3. Verifica della corretta attuazione delle disposizioni vigenti per il personale turnante

L'analisi, svolta su un campione di dipendenti selezionato sia presso la sede centrale che presso le sedi periferiche, ha avuto come obiettivo l'accertamento della corretta applicazione delle norme vigenti in materia di turnazione periodica e/o avvicendamento, costituite da:

- art. 49 del CCNL 1998/2001, per ciò che attiene alla parte economica;
- art. 8 dell'Accordo Quadro sottoscritto in data 10 aprile 2004 tra Enav e le Organizzazioni Sindacali per ciò che attiene alla disciplina della turnazione del personale quadro non impiegato in struttura.

4. Verifica del rispetto delle disposizioni di recepimento della XIV edizione ICAO² Doc 4444 dell'1.11.2001

L'attività, finalizzata alla verifica delle procedure amministrative da attivarsi, con decorrenza 25 novembre 2004, è stata svolta su di un campione di sedi operative interessate da problemi di bassa visibilità. Essa è stata svolta con riferimento ai seguenti aspetti:

- l'attuazione dell'emendamento ICAO da parte di Enav;
- le modalità e la tempistica di recepimento da parte delle singole sedi operative di Enav, di quanto disposto dal Direttore Generale in data 11.11.2004;
- l'analisi delle iniziative adottate presso le sedi operative per quanto attiene la diffusione al personale delle disposizioni del DG e delle nuove procedure interne;
- l'analisi dell'impatto sull'attività operativa connessa alle nuove procedure da attuarsi in caso di bassa visibilità;
- i coordinamenti delle sedi operative con gli enti ed organismi (Enac, Società di gestione, ecc) interessati anche con riferimento alla legge 265/2004, relativa alla redistribuzione, tra Enav ed Enac, delle competenze in materia di vigilanza sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea e di traffico aereo.

² L'ICAO (International Civil Aviation Organization) è l'organismo che regola l'organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

5. Fiscalità

E' stata verificata la corretta gestione delle seguenti problematiche fiscali:

- Predisposizione dell'interpello suggerito dal Collegio Sindacale³ in occasione dell'approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2004;
- Ricorso avverso l'iscrizione a ruolo dell'IVA anno 2000.

6. Ulteriori procedure di audit/attività svolte non previste nel piano

- 6.1. accertamenti sulla Runway incursion del 22 settembre 2004;
- 6.2. verifica dello stato di attuazione del progetto STN (Sistema Telegestione Nazionale);
- 6.3. verifica sull'affidamento di consulenze ed incarichi professionali (anni 2001, 2002 e 2003);
- 6.4. verifica della regolarità degli appalti e dei subappalti relativi ai contratti afferenti il CAAV di Palermo;
- 6.5. verifica circa le modalità di calcolo del trattamento di fine rapporto;
- 6.6. verifica sulle erogazioni degli anticipi per missioni effettuate a favore dei dipendenti a mezzo bonifico bancario;
- 6.7. verifica dei programmi di investimento contrattualizzati da Enav nei primi sette mesi del 2005, relativamente alla definizione economica dei lotti contrattuali ed alle relative tempistiche di pagamento.

Risultati dell'audit

La Funzione Audit, coerentemente con quanto previsto dalla missione e dai compiti ad essa assegnati, ha svolto un'azione di carattere propositivo, finalizzata a supportare l'Alta Direzione nella rimozione delle criticità riscontrate. Tale attività si è concretizzata attraverso:

- a. il riporto tempestivo al management aziendale delle problematiche di volta in volta individuate;

³ Circa la corretta utilizzazione sul piano fiscale del Fondo stabilizzazione tariffe.

- b. l'individuazione di linee di azione volte ad eliminare le ripercussioni negative che le suddette problematiche hanno sull'attività aziendale; ciò attraverso la razionalizzazione dei compiti assegnati alla struttura organizzativa ed il miglioramento delle procedure interne.

Di rilievo sono gli aspetti emersi dalla cospicua attività non programmata svolta, tra i quali si evidenziano quelli relativi alla verifica della correttezza delle procedure aziendali relative ai pagamenti effettuati dalla società a mezzo bonifico bancario.

In tale ambito, l'attenzione si è focalizzata in particolare sulle erogazioni degli anticipi per missioni effettuate a favore dei dipendenti a mezzo bonifico bancario.

Al fine di verificare la regolarità dei bonifici effettuati, la Funzione Audit ha proceduto a confrontare i periodi di missione liquidati per singolo dipendente con i dati presenti nel sistema informativo Enav relativi alla rilevazione delle presenze del personale presso la sede di appartenenza.

La suddetta attività (condotta inizialmente con riferimento agli anticipi per missioni erogati per gli anni 2004 e 2005 ed estesa poi agli anticipi di missione erogati a mezzo bonifico bancario a partire dal 2001) si è conclusa con l'individuazione di una frode di notevoli dimensioni.

Dall'analisi svolta è infatti emerso che un gruppo di 44 dipendenti ha ottenuto, mediante artifici e raggiri, la liquidazione di numerosi anticipi a fronte di missioni (nazionali ed estere) svolte in periodi nei quali i suddetti dipendenti risultavano in servizio presso la sede oppure assenti per giustificativi di vario tipo (ferie, malattia, convalescenza ecc.).

Enav ha quindi presentato formale denuncia per ipotesi di reato alla Procura della Repubblica nonché - per i profili attinenti al danno erariale - alla Procura Regionale della Corte dei Conti.

Tutti i soggetti coinvolti sono stati licenziati.

F - I RAPPORTI INTERNAZIONALI**1 - L'attività internazionale**

L'organizzazione europea per la sicurezza del traffico aereo in Europa (Eurocontrol) ha raggiunto quest'anno 36 Stati membri con l'ingresso della Serbia e dell'Armenia.

Eurocontrol ha firmato un MOC (Memorandum of Cooperation) con la FAA (Federal Aviation Administration degli Stati Uniti) che rafforza ed incrementa la esistente cooperazione; l'accordo è finalizzato allo scambio e cooperazione su programmi e progetti e copre settori della ricerca, armonizzazione tecnica e operativa, di safety e ambiente. Tale accordo è stato sottoposto all'approvazione degli Stati membri nel corso di giugno 2006.

Eurocontrol, inoltre, ha intrapreso un passo significativo per la implementazione del Cielo Unico Europeo con il programma SESAR (Single European SKY ATM Research), prima denominato SESAME, il cui risultato chiave sarà il Master Plan della gestione del traffico aereo europeo. L'iniziativa Single Sky della Commissione Europea fornisce gli strumenti normativi ed attuativi necessari al miglioramento del sistema di gestione del traffico aereo in Europa. L'obiettivo di SESAR è quello di implementare un sistema globale ed efficiente di ATM integrato, definito e sostenuto dagli stakeholders. Enav è parte del consorzio SESAR e partecipa attivamente ai task assegnati.

Il budget assegnato è di 60 M€ l'anno per la scrittura del master plan, coperti per il 50% dalla UE e per il resto da Eurocontrol.

2 – Il progetto Ceats

L'Italia ha comunicato ad Eurocontrol ed agli altri Paesi interessati al progetto, durante le conferenze ministeriali di aprile e giugno 2005, la propria intenzione di non partecipare più allo sviluppo del progetto. A seguito di tale comunicazione è stato stabilito che l'Italia pagherà in totale 5 milioni di euro da qui al 2010 (circa 1 milione di euro l'anno) a causa degli obblighi sottoscritti in precedenza (risoluzione ministeriale di Budapest del 2001), a fronte dei 3 milioni circa di euro annuali che avrebbe dovuto pagare qualora avesse continuato a partecipare al progetto e che sarebbero comunque cresciuti nei prossimi 5 anni fino a raggiungere 6 milioni di euro l'anno.

Il progetto si è ristretto a 4 paesi (Bosnia, Ungheria, Repubblica Slovacca e Austria) ed ha abbandonato al momento l'idea del Centro unico di controllo di Vienna. Croazia, Slovenia e Repubblica Ceca hanno deciso nel maggio 2006 di non partecipare più al progetto.

3 – I blocchi funzionali di spazio aereo

Il progetto Giustiniano, scaturito dalla proposta italiana di costituire un'area integrata per il controllo del traffico aereo nel sud-est dell'Europa con un centro unico di controllo a Brindisi, è stato abbandonato perché non sostenuto da nessun altro partner.

La Commissione Europea, insieme ad Eurocontrol, ha invece lanciato un progetto denominato SEE – FABA (Single European Sky extension to the South Est of Europe – Functional Airspace Block Approach) per costituire un blocco funzionale di spazio aereo nei Balcani.

Al progetto partecipano Albania, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croazia, Macedonia, Romania, Serbia, Montenegro, UNMIK (United Nations Mission In Kosovo) ed Italia e Grecia, come Stati di supporto. L'Italia ha chiesto formalmente di entrare a pieno titolo nel progetto.

Enav partecipa anche come osservatore al costituendo blocco funzionale di spazio aereo tra Francia e Svizzera ed ha inoltre lanciato il progetto BLUE MED con una richiesta di finanziamento comunitario sui fondi TEN - T (Trans European Network - Transportation) per uno studio di fattibilità di un potenziale blocco funzionale di spazio aereo nell'area del Mediterraneo Orientale. La proposta è stata avanzata insieme a Eurocontrol, a Malta, Tunisia ed Egitto.

Sul fronte dei progetti internazionali, poi, Enav, attraverso il Centro Sperimentale, ha concluso il progetto MFF (Mediterranean Free Flight) nel dicembre 2005 ed ha la leadership nel progetto CRISTAL MED per l'implementazione di una rete di sorveglianza basata su una tecnologia a basso costo alternativa ai radar (ADS-B).

A settembre 2005 è stato sottoscritto da Enav un accordo di cooperazione in campo ATM (Air Traffic Management) con Malta e sono in fase di chiusura analoghi accordi con Cipro, Turchia, Tunisia e Libia che si affiancano agli accordi già esistenti con il RADA (un'associazione che comprende i fornitori del servizio di Ucraina, Azerbaijan, Armenia, Georgia, Moldavia) e con l'Egitto.

III - L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2005**Stato patrimoniale**

		Euro	
ATTIVO		31.12.2005	31.12.2004
A)	Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
	Totale	0	0
B)	Immobilizzazioni		
I	Immobilizzazioni immateriali		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.489.224	0
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	10.926.454	4.272.459
7)	altre	95.015	0
	Totale	12.510.693	4.272.459
II	Immobilizzazioni materiali		
1)	terreni e fabbricati	114.123.857	94.245.544
2)	impianti e macchinario	558.851.602	510.711.369
4)	altri beni	3.404.657	2.885.564
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	259.960.403	271.222.767
	Totale	936.340.519	879.065.244
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	704.900	704.900
d)	altre imprese	118.182	118.182
	Totale	823.082	823.082
	Totale immobilizzazioni	949.674.294	884.160.785
C)	Attivo circolante		
I	Rimanenze		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	52.831.323	45.176.997
	Totale	52.831.323	45.176.997

Stato patrimoniale

		Euro	31.12.2005	31.12.2004
II	Crediti			
1)	verso clienti			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo		243.315.331	195.305.144
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
2)	verso imprese controllate			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo		95.000	0
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
3)	verso imprese collegate			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo		0	0
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
4 bis)	crediti tributari			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo		83.947.247	83.010.050
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		104.414.670	120.344.924
4 ter)	imposte anticipate			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo		11.330.746	14.348.473
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
5)	verso altri			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo		8.534.600	12.519.241
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
6)	per Balance Eurocontrol			
a)	esigibili entro l'esercizio successivo		16.001.071	14.888.042
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo			
	Totale crediti		467.638.665	440.415.874
III	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
4)	altre partecipazioni		2.334.998	1.000.611
6)	altri titoli		220.879.518	177.107.251
	Totale		223.214.516	178.107.862
IV	Disponibilità liquide			
1)	depositi bancari e postali		29.723.211	170.452.982
	Totale		29.723.211	170.452.982
	Totale attivo circolante		773.407.715	834.153.715
D)	Ratei e risconti		1.374.710	1.463.828
	Totale		1.374.710	1.463.828
	TOTALE ATTIVO		1.724.456.719	1.719.778.328

Stato patrimoniale

		Euro	
PASSIVO		31.12.2005	31.12.2004
A)	Patrimonio netto		
I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
II	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0
III	Riserva di rivalutazione	0	0
IV	Riserva legale	2.535.990	1.181.502
V	Riserve statutarie	0	0
VI	Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0
VII	Altre riserve:	0	0
	- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
	- Riserva straordinaria	960.972	225.692
	- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
	Totale altre riserve	61.965.575	61.230.295
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	24.009.485	27.089.768
	Totale	1.210.255.435	1.211.245.950
B)	Fondi per rischi ed oneri		
2)	Fondo imposte anche differite	4.734.391	13.592.358
3)	Altri	59.596.881	74.254.133
	Totale	64.331.272	87.846.491
C)	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	44.180.752	41.854.771
D)	Debiti		
6)	acconti		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	59.181.585	56.525.303
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
7)	debiti verso fornitori		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	138.096.467	117.848.054
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
9)	debiti verso imprese controllate		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	1.309.713	124.484
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		

Stato patrimoniale		Euro	31.12.2005	31.12.2004
12)	debiti tributari			
	a) liquidabili entro l'esercizio successivo		14.830.459	11.951.663
	b) liquidabili oltre l'esercizio successivo			
13)	debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
	a) liquidabili entro l'esercizio successivo		22.490.099	30.248.501
	b) liquidabili oltre l'esercizio successivo			
14)	altri debiti			
	a) liquidabili entro l'esercizio successivo		60.178.724	31.319.100
	b) liquidabili oltre l'esercizio successivo			
15)	debiti Balance Eurocontrol			
	a) liquidabili entro l'esercizio successivo			
	b) liquidabili oltre l'esercizio successivo		0	16.693.539
	Totale		296.087.047	264.710.644
E)	Ratei e risconti		109.602.213	114.120.472
	Totale		109.602.213	114.120.472
	TOTALE PASSIVO		1.724.456.719	1.719.778.328
	<u>CONTI D'ORDINE</u>			
	- Beni Immobili Trasferiti		1	1
	- Fidejussioni		53.043.459	29.351.856

Conto Economico

Euro	31.12.2005		31.12.2004	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
Ricavi delle prestazioni	656.773.099		634.010.449	
Rettifiche tariffe per Balance del periodo	3.106.336		14.888.042	
Utilizzo balance anno n-2	16.693.539		(24.473.804)	
Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	9.975.369		43.456.542	
Variazioni per balance	(1.993.307)		4.034.409	
Variazioni per consuntivazione esenzioni	0	684.555.036	320.247	672.235.885
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		2.101.160		0
5) Altri ricavi e proventi		34.471.390		16.030.707
Totale valore della produzione		721.127.586		688.266.592
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(8.657.019)		(8.086.590)
7) Per servizi		(217.248.947)		(207.315.125)
8) Per godimento di beni di terzi		(3.812.678)		(3.437.930)
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	(233.400.576)		(229.473.602)	
b) Oneri sociali	(74.675.108)		(72.433.925)	
c) Trattamento di fine rapporto	(8.779.050)		(8.227.785)	
e) Altri costi	(8.037.153)	(324.891.887)	(10.029.792)	(320.165.104)
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(763.615)		0	
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(119.956.529)		(109.173.780)	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		0	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(8.558.173)	(129.278.317)	(15.346.869)	(124.520.649)

Conto Economico

Euro	31.12.2005		31.12.2004	
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		7.654.326		(856.016)
12) Accantonamenti per rischi		0		(3.000.000)
13) Altri accantonamenti		0		0
14) Oneri diversi di gestione		(1.274.654)		(1.316.638)
Totale costi della produzione		(677.509.176)		(668.698.053)
Differenza fra valore e costi della produzione		43.618.410		19.568.540
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15) Proventi da partecipazioni		222.529		0
16) Altri proventi finanziari				
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	8.172.071		2.621.908	
d) proventi diversi dai precedenti	6.117.760	14.289.831	4.783.197	7.405.105
17) Interessi e altri oneri finanziari		(1.308.686)		(58.840)
17-bis) Utili e perdite su cambi		417.990		124.851
Totale proventi e oneri finanziari		13.621.664		7.471.116
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18) Rivalutazioni		4.091		0
19) Svalutazioni				
a) di partecipazioni	(18.971)		(3.576)	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	(912.937)	(931.908)	(162.353)	(165.929)
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie		(927.817)		(165.929)

Conto Economico

	Euro	31.12.2005		31.12.2004	
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI					
20) Proventi			12.820.049		8.058.425
21) Oneri					
imposte relative a esercizi precedenti	(1.022.225)			(1.715.107)	
sopravvenienze passive	(9.398.641)	(10.420.866)		(3.188.564)	(4.903.671)
			2.399.182		3.154.754
Totale proventi e oneri straordinari					
			58.711.440		30.028.481
Risultato prima delle imposte					
22) Imposte dell'esercizio					
Imposte correnti	(40.745.546)			(27.997.313)	
Imposte differite	9.061.319			13.417.840	
Imposte anticipate	(3.017.728)	(34.701.955)		11.640.760	(2.938.713)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio			24.009.485		27.089.768

1 -I risultati del bilancio 2005

LO STATO PATRIMONIALE

Attività*Immobilizzazioni Immateriali*

Le immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2005 ammontano a 12.510 migliaia di Euro (4.272 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio sono state le seguenti:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	Incrementi	Ammortamento	31.12.05
Diritti di utilizz.ne opere dell'ingegno		0	2.234	(745)	1.489
Immobilizzazioni in corso ed acconti		4.272	6.654	0	10.926
Altre immobilizzazioni immateriali		0	114	(19)	95
Totale		4.272	9.002	(764)	12.510

L'incremento della voce "diritti di utilizzazione opere dell'ingegno" pari, al netto degli ammortamenti dell'esercizio, a 1.489 migliaia di Euro si riferisce per 329 migliaia di Euro all'acquisto di licenze d'uso e per 1.160 migliaia di Euro all'acquisto di software sia ad utilizzo operativo, come supporto per l'attività di pianificazione risorse ed investimenti in campo aeroportuale ed in rotta, che gestionale.

Le "immobilizzazioni in corso ed acconti", incrementatesi nell'esercizio di 6.654 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente a:

- i) capitalizzazione di costi connessi allo sviluppo di un software che prevede la realizzazione di un sistema di elaborazione dei dati di volo di nuova generazione denominato Flight Data Processing (FDP), sviluppato in collaborazione anche con Francia e Svizzera, per 4.378 migliaia di Euro;

- ii) software inerente un sistema di controllo di riserva, Fall Back, in grado di garantire la continuità del servizio in caso di guasti occorsi a quello principale, per 1.670 migliaia di Euro;
- iii) capitalizzazione dei costi del personale che operano sui programmi di investimento in corso di esecuzione per 574 migliaia di Euro;
- iv) acquisto di software ad uso operativo e gestionale in corso di implementazione.

La voce "altre immobilizzazioni immateriali" pari, al netto dell'ammortamento dell'esercizio, a 95 migliaia di Euro riguarda migliorie effettuate su beni di terzi.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2005 ammontano a 936.340 migliaia di Euro (879.065 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) registrando un incremento netto di 57.275 migliaia di Euro.

Nella tabella seguente viene riportata la movimentazione delle immobilizzazioni materiali avvenuta nel corso dell'esercizio.

Descrizione	mgl euro	31.12.04	Incrementi	Decrementi	Ammortamento	31.12.05
Terreni e fabbricati		94.246	26.111	0	(6.233)	114.124
Impianti e macchinario		510.711	160.926	0	(112.786)	558.851
Altri beni		2.886	1.456	0	(937)	3.405
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti		271.222	166.498	(177.760)	0	259.960
Totale		879.065	354.991	(177.760)	(119.956)	936.340

Gli incrementi complessivi dell'esercizio pari a 354.991 migliaia di Euro si riferiscono:

- a) per 188.493 migliaia di Euro sia a beni acquistati nell'esercizio, e di diretto utilizzo, che ad investimenti ultimati ed entrati in funzione nel corso dell'esercizio, tra cui si evidenziano l'allestimento della nuova torre con nuovi sistemi di telecomunicazioni e meteo dell'aeroporto di Ancona Falconara, i nuovi radar di avvicinamento di Venezia Tessera, Firenze e Bergamo ed i radar di rotta di Ronchi dei Legionari, l'ammodernamento di alcuni impianti aeroportuali tra cui quello di Catania, lo schieramento

di nuove postazioni operative nella sala di Controllo di Area di Roma e l'allestimento del nuovo Centro di formazione di Forlì;

- b) per 166.498 migliaia di Euro ad immobilizzazioni in corso ed acconti di cui 164.971 migliaia di Euro ad investimenti in corso di esecuzione relativi al Piano di Investimenti 2004 - 2006 tra cui la prima fase del Piano Radar, l'ammmodernamento delle radioassistenze ed il Disaster Recovery e per 1.527 migliaia di Euro alla capitalizzazione dei costi diretti del personale che lavora sui programmi in corso di esecuzione. I decrementi delle immobilizzazioni in corso ed acconti riguardano per 176.840 migliaia di Euro il rilascio a cespite dei programmi di investimento ultimati nel 2005 e per il residuo importo riclassifiche effettuate a seguito di sistemazioni contabili.

L'ammortamento dell'esercizio delle immobilizzazioni materiali è stato pari a 119.956 migliaia di Euro, in parte relativo a programmi di investimento finanziati dai contributi in conto capitale ricevuti nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON) finalizzato ad interventi negli aeroporti del sud, per contributi sospesi negli esercizi precedenti e rilasciati a conto economico per lo stesso ammontare degli ammortamenti generati dagli investimenti a cui si riferiscono.

Immobilizzazioni Finanziarie

Il saldo al 31 dicembre 2005, invariato rispetto all'esercizio precedente, è pari complessivamente a 823 migliaia di Euro e si riferisce, per 705 migliaia di Euro, alla partecipazione detenuta nel Consorzio SICTA pari ad una quota di possesso del 60% del fondo consortile; per 100 migliaia di Euro alla partecipazione del 10% nel Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq e per le restanti 18 migliaia di Euro alla quota del 18% nel gruppo europeo di interesse economico ESSP (European Satellite Services Provider).

Il CIITI (Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq) esegue, per conto del Ministero per gli affari esteri e/o del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i servizi finalizzati all'elaborazione del "Piano Nazionale dei Trasporti" per l'Iraq.

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

Per quanto riguarda l'attività svolta dalla controllata Sicta si rimanda allo specifico capitolo (III, 4).

Relativamente ai rapporti economici intercorsi con la controllata nell'esercizio 2005, si evidenziano costi e ricavi per Enav pari rispettivamente a 915 migliaia di Euro e 95 migliaia di Euro.

Attivo circolante

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, rappresentate da parti di ricambio, ammontano al 31 dicembre 2005 a 52.831 migliaia di Euro (45.177 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) con un incremento netto nell'esercizio pari a 7.654 migliaia di Euro, principalmente connesso all'acquisto di parti di ricambio di prima dotazione per sistemi di recente fornitura nonché all'approvvigionamento di materiali consumabili a supporto principalmente dei sistemi radar nazionali. La movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	Variazione	31.12.05
Magazzino fiduciario		46.091	7.476	53.567
Magazzino diretto		4.571	(148)	4.423
		50.662	7.328	57.990
Fondo Svalutazione magazzino		(5.485)	326	(5.159)
Totale netto		45.177	7.654	52.831

Con riferimento all'utilizzo del fondo svalutazione magazzino per 326 migliaia di Euro, si evidenzia che a seguito del completamento degli inventari fisici effettuati sulla gran parte dei magazzini periferici e centrali,

Enav ha proceduto a riallineare i dati contabili con quanto emerso da tali verifiche mediante utilizzo parziale del Fondo svalutazione magazzino accantonato a tal fine negli esercizi precedenti. Tale Fondo copre anche le parti di ricambio, classificate nell'ambito del magazzino fiduciario, che risultano obsolete a fine esercizio (3.774 migliaia di Euro) e destinate al fuori uso.

Le parti di ricambio presenti nel magazzino fiduciario sono depositate presso la società manutentrice degli impianti che li gestisce per conto dell'Enav.

Crediti

Crediti verso clienti

I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 243.315 migliaia di Euro (195.305 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e sono così composti:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	31.12.05
Crediti verso Eurocontrol		119.307	113.324
Crediti verso Ministero dell'econ. e finanze		102.817	149.730
Crediti verso altri clienti		6.684	8.915
Crediti in sofferenza		6.246	4.849
		235.054	276.818
Fondo svalutazione crediti		(39.749)	(33.503)
Totale crediti verso clienti		195.305	243.315

Il "credito verso Eurocontrol" si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2005.

Peraltro, nei mesi successivi alla chiusura dell'esercizio, sono stati incassate 32.615 migliaia di Euro.

Il "credito verso il Ministero dell'economia e finanze" pari a 149.730 migliaia di Euro riguarda la parte del servizio di assistenza al volo prestato da Enav, che per legge risulta a carico di tale Ministero, e precisamente:

- i) i voli di Stato e i voli umanitari;

- ii) le agevolazioni a favore dei vettori per il servizio di terminale nazionale;
- iii) il riconoscimento dei costi connessi agli aeroporti a basso traffico.

L'incremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto al mancato incasso del credito maturato al 31 dicembre 2004.

Crediti verso imprese controllate

Il saldo al 31 dicembre 2005, pari a 95 migliaia di Euro, si riferisce interamente al credito verso la società controllata Sicta per il canone di locazione degli uffici di proprietà di Enav.

Crediti tributari

Ammontano complessivamente a 188.362 migliaia di Euro (203.355 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e sono così composti:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	31.12.05
<i>Entro i dodici mesi</i>			
Crediti verso erario per IVA		38.389	60.822
Crediti verso erario per IVA da definizione pattizia		23.125	23.125
Crediti per imposte dirette		21.496	0
	<i>Totale entro i dodici mesi</i>	<i>83.010</i>	<i>83.947</i>
<i>Oltre i dodici mesi</i>			
Crediti verso erario per IVA		97.220	104.415
Crediti verso erario per IVA da accordo transattivo		23.125	0
	<i>Totale oltre i dodici mesi</i>	<i>120.345</i>	<i>104.415</i>
Totale complessivo		203.355	188.362

Il "credito verso erario per IVA" oltre i dodici mesi, pari a 104.415 migliaia di Euro, si riferisce al credito relativo agli esercizi 2001, 2002 e primo trimestre 2003 chiesto a rimborso e comprensivo degli interessi maturati, pari a 7.195 migliaia di Euro. Tali interessi sono stati iscritti in conformità a quanto stabilito dall'art. 38 bis del d.P.R. 633/72 e sono riferiti per 2.674 migliaia di Euro alla quota di competenza del 2005 e per 4.521 migliaia di Euro agli esercizi precedenti. Quest'ultimo importo è stato pertanto contabilizzato tra i proventi straordinari. Tale credito è stato

classificato oltre i dodici mesi in quanto, sugli elementi di fatto disponibili, si è ritenuto ragionevolmente che non verrà incassato entro l'esercizio successivo. Per favorire la comparabilità dei dati l'importo relativo all'esercizio 2004 è stato riclassificato seguendo lo stesso criterio.

Il "credito verso erario per IVA derivante dalla definizione pattizia", pari a 23.125 migliaia di Euro, si è decrementato di pari importo nel corso dell'esercizio in seguito all'incasso della rata del 2005; la restante parte verrà incassata nel 2006.

Il decremento del "credito per imposte dirette" al 31 dicembre 2005 rispetto all'esercizio precedente è dovuto ad un maggior carico fiscale che ha comportato un debito per imposte correnti e la conseguente classificazione del credito d'imposta IRES ed IRAP, derivante anche dagli acconti versati, per complessivi 33.815 migliaia di Euro ed al credito per ritenute subite nell'esercizio, pari a 370 migliaia di Euro, a riduzione del debito tributario per le imposte correnti dovute sul reddito 2005.

Imposte anticipate

Ammontano a 11.331 migliaia di Euro (14.348 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e sono iscritte prevalentemente su fondi rischi tassati, fondo svalutazione crediti e fondo svalutazione rimanenze. Il decremento netto dell'esercizio, pari a 3.018 migliaia di Euro, è dovuto sia alle quote dedotte nell'esercizio di svalutazione crediti e fondi tassati che alla rilevazione di imposte anticipate sugli accantonamenti dell'esercizio assoggettati a tassazione.

Crediti verso altri

La voce in oggetto, interamente con scadenza entro i 12 mesi, ha un saldo pari a 8.534 migliaia di Euro (12.519 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed è così composta:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	31.12.05
Crediti verso INPDAP		1.572	14
Crediti per gestione patrimoniale		1.732	2.830
Crediti verso Amministrazione Difesa		6.089	199
Credito verso ASI		-	2.100
Depositi cauzionali		405	429
Crediti verso il personale		431	546
Crediti diversi		2.290	6.038
		12.519	12.156
Fondo svalutazione altri crediti		-	(3.622)
Totale		12.519	8.534

Il "credito verso INPDAP" si è decrementato nel corso dell'esercizio per 1.558 migliaia di Euro a seguito dell'incasso delle quote residue del Trattamento di Fine Servizio (TFS) del personale che ha optato per il passaggio al Trattamento di Fine Rapporto.

Il "credito per gestione patrimoniale" si riferisce alla liquidità in Euro ed in valuta non investita in titoli al 31 dicembre 2005 dalla società che gestisce gli investimenti finanziari di Enav ed adeguata ai cambi di fine anno.

Il "credito verso l'Amministrazione Difesa" derivante dagli interventi effettuati da Enav presso gli Area Control Center (ACC), e di competenza dell'Aeronautica Militare Italiana (AMI), si è decrementato in seguito all'incasso del credito avvenuto nel mese di giugno.

Il "credito verso l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI)", pari a 2.100 migliaia di Euro, è sorto in seguito al pagamento effettuato da Enav all'ASI nell'ambito del quinto protocollo aggiuntivo all'accordo di collaborazione nel campo della navigazione aerea a mezzo di sistemi satellitari, GNSS Support Program, e risultato successivamente non dovuto in quanto tale ricerca verrà finanziata con i fondi della legge 10/2001.

Il "credito verso il personale" si riferisce principalmente alle anticipazioni erogate per missioni operative ed addestrative effettuate dal personale dipendente.

La voce "crediti diversi" include le somme relative alle anticipazioni erogate per missioni, pari a complessivi 3.622 migliaia di Euro (1.553

migliaia di Euro al 31 dicembre 2004), oggetto di indagine interna e da parte dell'autorità giudiziaria finalizzata all'accertamento di un eventuale comportamento fraudolento del personale coinvolto. In considerazione dell'incertezza sugli esiti di detto accertamento, in conformità al principio della prudenza e sentito il parere degli Organi di controllo, si è dato corso alla svalutazione dell'intero credito.

Inoltre, nei crediti diversi sono compresi i costi sostenuti per l'attività di *due diligence* e consulenza civilistico-legale in relazione all'operazione di acquisizione del ramo d'azienda Vitrociset.

Credito per balance Eurocontrol

Il "credito per balance Eurocontrol", interamente con scadenza oltre i dodici mesi, ammonta a 16.001 migliaia di Euro (14.888 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004). Per il commento alle variazioni si rimanda all'apposito paragrafo (v. costi della produzione – balance).

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni ammontano, al 31 dicembre 2005, a 223.215 migliaia di Euro (178.108 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 45.107 migliaia di Euro. Tale aumento è principalmente dovuto alla sottoscrizione, nel mese di dicembre 2005, tramite Unicredit Xelion Banca, di una polizza assicurativa Unit Linked emessa da AIG Life Limited, leader nel campo dei servizi assicurativi e finanziari. Il premio unico iniziale versato è stato pari a 40.000 migliaia di Euro, allocato su quote di due fondi interni assicurativi, a fronte del quale è stato ricevuto un "bonus d'entrata" corrispondente ad ulteriori quote per 1.200 migliaia di Euro. Le altre attività finanziarie si riferiscono per 102.015 migliaia di Euro ai titoli in portafoglio acquistati tramite la gestione patrimoniale esercitata in nome e per conto di Enav dalla società Pioneer Investments e per 80.000 migliaia di Euro da obbligazioni indicizzate quinquennali, negoziabili trimestralmente alla pari, emesse dalla Banca Nazionale del Lavoro. La composizione del portafoglio titoli è la seguente:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	31.12.05
Gestione patrimoniale			
Altre partecipazioni		1.001	2.335
Altri titoli:			
Obbligazioni e titoli di stato		78.885	85.619
Fondi azionari		10.472	3.096
Fondi chiusi immobiliari		2.750	3.978
Fondi Hedge		5.000	6.987
		97.107	99.680
Totale gestione patrimoniale			
		98.108	102.015
Altri titoli:			
Obbligazioni BNL		80.000	80.000
Fondi assicurativi		-	41.200
Totale altri titoli			
		177.107	121.200
Totale attività finanziarie che non costituiscono imm.ni			
		178.108	123.535

L'attività di gestione patrimoniale nell'arco dell'esercizio, ha generato un provento finanziario netto pari a 5.425 migliaia di Euro formato da:

- i) 3.254 migliaia di Euro come effetto netto delle plusvalenze realizzate dalla vendita dei titoli effettuate nell'esercizio;
- ii) 223 migliaia di Euro per dividendi incassati;
- iii) 1.948 migliaia di Euro per incasso cedole.

Il portafoglio titoli al 31 dicembre 2005 è stato valutato, conformemente a quanto previsto dai principi contabili, al minore tra il costo di carico ed il valore di mercato ed adeguato ai cambi di fine anno; tale valutazione ha comportato un effetto netto negativo pari a 879 migliaia di Euro mentre la plusvalenza sottostante è pari a circa 1,6 milioni di Euro.

Le obbligazioni BNL hanno generato nel corso dell'esercizio interessi attivi, comprensivi della cedola in maturazione, pari a 1.822 migliaia di Euro. Nel mese di gennaio 2006 tali obbligazioni sono state totalmente svincolate.

Disponibilità liquide

La voce in oggetto accoglie le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale ed ammonta complessivamente a 29.723 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005 (170.453 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) comprensivo degli interessi maturati pari a 1.541 migliaia di Euro. Il decremento rispetto all'esercizio precedente pari a 140.730 migliaia di Euro è essenzialmente dovuto a:

- i) investimento finanziario sopra riportato per 40.000 migliaia di Euro;
- ii) credito verso il Ministero dell'economia e delle finanze non ancora incassato per circa 49 milioni di Euro;
- iii) minori contributi ricevuti dalla Comunità europea nell'ambito dei finanziamenti degli investimenti negli aeroporti del sud.

Ratei e risconti

Il saldo al 31 dicembre 2005 della voce in oggetto è pari a 1.375 migliaia di Euro (1.464 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed è relativa principalmente ai ratei attivi su cedole in corso di maturazione per complessivi 1.324 migliaia di Euro, di cui 950 migliaia di Euro riguardanti la gestione patrimoniale e per 51 migliaia di Euro da risconti attivi.

Passività*Patrimonio netto*

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2005 è così composto:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	31.12.05
Capitale sociale (*)		1.121.744	1.121.744
Riserva legale		1.181	2.536
<i>Altre riserve:</i>			
a) Riserva ex L. 292/93		9.189	9.189
b) Riserva straordinaria		226	961
c) Riserva contributi in conto capitale		51.816	51.816
Utili/(Perdite) portati a nuovo		0	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio		27.090	24.009
Totale		1.211.246	1.210.255

(*) 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.

Con riferimento alle variazioni intervenute nell'ambito del patrimonio netto, si evidenzia che, nell'Assemblea ordinaria di approvazione del bilancio d'esercizio, tenutasi il 10 maggio 2005, è stato deliberato di:

- i) distribuire all'azionista un dividendo pari a complessivi 25 milioni di Euro classificati nell'ambito degli altri debiti;
- ii) accantonare a riserva legale il 5% del risultato d'esercizio per un importo pari a 1.354 migliaia di Euro;
- iii) accantonare a riserva straordinaria l'importo residuo pari a 735 migliaia di Euro.

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

- "Riserva ex lege 292/93", pari a 9.189 migliaia di Euro, formata con il surplus di patrimonio netto definitivamente accertato in seguito alla trasformazione dell'Enav in SpA rispetto al patrimonio provvisorio dell'ex Ente;

- "Riserva straordinaria", pari a 961 migliaia di Euro, formata per 226 migliaia di Euro secondo quanto sopra riportato e per la differenza pari a 735 migliaia di Euro dal residuo utile d'esercizio 2004;
- "Riserva contributi in conto capitale", pari a 51.816 migliaia di Euro, formata dai contributi in conto capitale ricevuti nel periodo 1996/2002 ed esposti al netto delle relative imposte differite.

Fondi per rischi ed oneri

Ammontano complessivamente a 64.331 migliaia di Euro (87.846 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e la composizione e movimentazione dell'esercizio è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	Incrementi	Decrementi	31.12.05
Fondo imposte		0	203	0	203
Fondo imposte differite		13.592	119	(9.180)	4.531
Totale		13.592	322	(9.180)	4.734
<i>Altri fondi:</i>					
Fondo rischi per il contenzioso con il personale		16.400	0	(2.417)	13.983
Fondo rischi per altri contenziosi in essere		6.165	0	(2.265)	3.900
Fondo stabilizzazione tariffe		51.689	0	(9.975)	41.714
Totale altri fondi		74.254	0	(14.657)	59.597
Totale complessivo		87.846	322	(23.837)	64.331

Il "fondo imposte" pari a 203 migliaia di Euro riguarda un contenzioso di natura fiscale inerente l'Irap del 1999.

Il decremento del "fondo imposte differite" per 9.180 migliaia di Euro riguarda la quota dei contributi in conto capitale e delle plusvalenze tassate nell'esercizio per i quali la Società, in aderenza alla normativa fiscale, ha optato per la tassazione in quote costanti. L'incremento di 119 migliaia di Euro si riferisce alla rilevazione di imposte differite su plusvalenze tassate realizzate nell'esercizio.

Il decremento del "fondo rischi per contenzioso con il personale" è dovuto sia ai contenziosi risolti nel corso dell'esercizio per 917 migliaia di Euro che, per 1.500 migliaia di Euro, all'adeguamento alla stima delle passività attualmente esistenti.

In linea con quanto effettuato nel bilancio d'esercizio 2004, al fine di mantenere stabili le tariffe, i maggiori costi generati nell'esercizio rispetto ai ricavi conseguiti, anziché essere addebitati ai vettori, rimangono a carico di Enav e neutralizzati mediante l'utilizzo del "Fondo stabilizzazione tariffe" che, nell'esercizio 2005, è stato di 9.975 migliaia di Euro.

Il Fondo stabilizzazione tariffe è stato creato nel 2003, in sede di approvazione bilancio 2002 da parte dell'Assemblea del 9 maggio 2003, mediante destinazione della "Riserva da definizione crediti tributari e loro regolarizzazioni (legge 289/02)" per 72.697 migliaia di Euro. Tale Fondo è stato incrementato nel 2004 con destinazione di quota parte del risultato d'esercizio 2003, come deliberato dall'Assemblea del 29 aprile 2004, per 22.449 migliaia di Euro e utilizzato nello stesso esercizio per 43.457 migliaia di Euro al fine della stabilizzazione delle tariffe.

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 2005, ad eccezione dei dipendenti che non hanno esercitato l'opzione per il passaggio dal Trattamento di Fine Servizio (T.F.S.) al Trattamento di Fine Rapporto (TFR) e che verranno liquidati dall'INPDAP.

La movimentazione del Fondo TFR nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	Incrementi	Decrementi	31.12.05
Trattamento di fine rapporto		41.855	8.779	(6.453)	44.181

L'incremento del fondo TFR, pari a 8.779 migliaia di Euro, si riferisce all'accantonamento dell'esercizio comprensivo della rivalutazione.

I decrementi, pari a complessivi 6.453 migliaia di Euro, si riferiscono, essenzialmente, per 2.238 migliaia di Euro sia a liquidazioni di TFR in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro che ad anticipi erogati al personale che ne ha fatto richiesta; per 3.867 migliaia di Euro alla quota di TFR inerente la previdenza integrativa del personale non dirigente (Prevaer), di cui 1.772 migliaia di Euro versati nel mese di luglio 2005, e per 2.095 migliaia di Euro da versare nel mese di gennaio 2006. A tal fine, tale importo è stato classificato nell'ambito della voce altri debiti e, per favorire la comparabilità dei dati con l'esercizio 2004, si è provveduto a riclassificare anche la quota di tale anno pari a 2.101 migliaia di Euro. Un ulteriore decremento pari a 278 migliaia di Euro è rappresentato dalla quota di TFR da girare al Previndai (Fondo di previdenza complementare dirigenti), in seguito alla conclusione nel 2005 dell'iter di approvazione da parte della Commissione di Vigilanza sui Fondi Pensione (Covip) che ha permesso l'ingresso di Enav al Fondo Previndai con decorrenza 1° gennaio 2004; a tale Fondo hanno aderito 50 dirigenti.

Debiti

I debiti ammontano complessivamente a 296.087 migliaia di Euro (264.710 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004). La composizione è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	31.12.05
Acconti		56.525	59.182
Debiti verso fornitori		117.848	138.096
Debiti verso controllate		124	1.310
Debiti tributari		11.952	14.830
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale		30.248	22.490
Altri debiti:			
Debiti verso il personale		26.823	30.094
Debiti verso l'azionista per dividendi		0	25.000
Debiti per previdenza integrativa		3.403	3.787
Altri debiti		1.093	1.298
		31.319	60.179
Debiti per balance Eurocontrol		16.694	0
Totale		264.710	296.087

Gli "acconti" si riferiscono al debito verso il Ministero dell'economia e finanze riguardante gli incassi ricevuti da Eurocontrol di competenza dell'Aeronautica Militare per prestazioni rese pari a 51.282 migliaia di Euro e, per 7.900 migliaia di Euro, ai ricavi relativi alla fornitura dei servizi di assistenza al volo negli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile. Tali importi verranno conguagliati con il credito vantato verso lo stesso Ministero sia per le prestazioni rese da Enav in regime di esenzione tariffaria che per gli aeroporti a basso traffico.

Il "debito verso fornitori", ammonta a 138.096 migliaia di Euro ed è comprensivo delle fatture da ricevere per 32.381 migliaia di Euro.

I "debiti tributari" si riferiscono alle ritenute effettuate al personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2006 per 8.270 migliaia di Euro e, per la differenza, al debito per imposte correnti pari ad un importo lordo di 40.745 migliaia di Euro che, esposto al netto degli acconti versati, al credito IRES ed alle ritenute d'acconto subite pari a 34.185 migliaia di Euro, ammonta a 6.560 migliaia di Euro.

Il "debito verso istituti di previdenza e sicurezza sociale" pari a 22.490 migliaia di Euro, si riferisce, oltre che agli oneri sociali maturati sulle competenze relative al mese di dicembre del personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2006, anche ai contributi relativi al costo del personale rilevato per competenza, pari a 8.021 migliaia di Euro. Il decremento della voce in oggetto, rispetto all'esercizio precedente, è

ascrivibile a pagamenti INAIL effettuati nel corso del 2005 di competenza di esercizi precedenti.

Il "debito verso il personale" pari a 30.094 migliaia di Euro accoglie principalmente: i) il debito per ferie maturate e non godute per 9.766 migliaia di Euro (8.440 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004); ii) il costo relativo al premio di risultato pari a 15.073 migliaia di Euro (9.728 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) che rappresenta il debito che la Società ritiene di avere nei confronti dei dipendenti sulla base dei calcoli effettuati e delle trattative in corso. L'incremento, rispetto all'esercizio precedente, è essenzialmente dovuto alla mancata erogazione, nel 2005, dell'anticipo del premio di risultato e pertanto il debito dell'anno tiene conto dell'intero importo.

Il "debito verso l'azionista per dividendi" è relativo al dividendo da erogare pari all'importo stabilito dall'Assemblea ordinaria di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004.

Per il commento del "debito verso Eurocontrol", azzeratosi al 31 dicembre 2005, si rimanda a quanto riportato nell'apposito paragrafo (v. costi della produzione - balance).

Ratei e risconti passivi

Ammontano complessivamente a 109.602 migliaia di Euro (114.120 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e si riferiscono interamente a risconti passivi di cui 108.144 migliaia di Euro (113.075 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) per contributi PON ricevuti per specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud. La variazione dell'esercizio è dovuta all'effetto netto tra incassi ricevuti nel 2005 pari a 10.638 migliaia di Euro (89.230 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed il rigiro al conto economico del risconto per 15.569 migliaia di Euro; si evidenzia che tali contributi partecipano al risultato dell'esercizio per un ammontare pari agli ammortamenti relativi agli investimenti a cui sono collegati. Per 259 migliaia di Euro (1.045 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) si riferisce all'attualizzazione del credito IVA oggetto di transazione pari all'ultima quota avente scadenza 2006; tale importo si è decrementato di 786 migliaia di

Euro rispetto all'esercizio precedente per il rigiro a conto economico di tali interessi in seguito all'incasso della rata. I risconti passivi accolgono anche la sospensione della plusvalenza legata all'investimento finanziario AIG per un importo pari a 1.200 migliaia di Euro come precedentemente commentato.

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono rappresentati da:

- i) conti di memoria per i beni immobili trasferiti ad Enav in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000, iscritti ad un valore simbolico di 1 Euro, e non riportati nell'attivo patrimoniale nell'attesa che venga completata la procedura di identificazione e di determinazione del valore da parte dei competenti Organi del Ministero dell'economia e finanze;
- ii) garanzie prestate a favore di terzi pari a complessivi 8.655 migliaia di Euro di cui 7.684 migliaia di Euro a favore dell'Amministrazione finanziaria per crediti IVA a rimborso;
- iii) garanzie ricevute a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura stipulati per 44.389 migliaia di Euro.

IL CONTO ECONOMICO

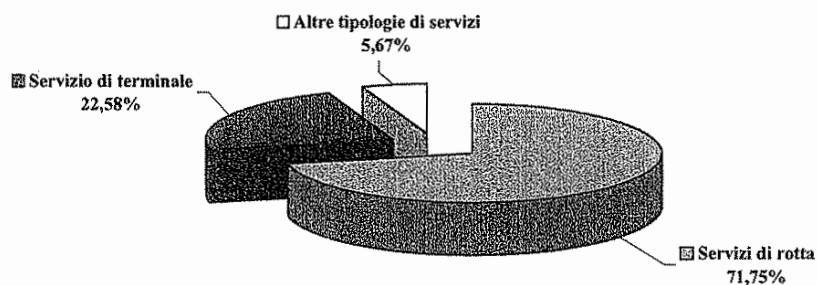
Valore della produzione

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce in oggetto al 31 dicembre 2005 ammonta a 684.555 migliaia di Euro (672.236 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) ed è così composta:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	31.12.05	Variazioni
<u>Ricavi delle vendite e delle prestazioni:</u>				
Ricavi di rotta		457.403	475.791	(18.388)
Ricavi di terminale		71.801	74.055	(2.254)
Utilizzo balance n-2		(24.474)	16.694	(41.168)
<u>Esenzioni:</u>				
Rotta		24.326	22.518	1.808
Terminale		22.533	22.494	39
Aeroporti a basso traffico		55.742	57.762	(2.020)
	Totale esenzioni	102.601	102.774	(173)
Rettifiche tariffe per balance dell'anno		14.888	3.106	11.782
Utilizzo fondo stabilizzazione tariffe		43.456	9.975	33.481
	Effetto balance	58.344	13.081	45.263
Variazioni per balance		4.314	(1.993)	6.307
Ricavi da business complementari		2.247	4.153	(1.906)
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni		672.236	684.555	(12.319)

Valore della Produzione



I ricavi di rotta si incrementano nell'anno di 18.388 migliaia di Euro in seguito sia alle maggiori Unità di Servizio (UdS)⁴ sviluppate rispetto all'esercizio precedente, pari a circa 1,8% del traffico pagante, che all'incremento della tariffa legata esclusivamente all'inflazione programmata, (1,6%) rispetto al 2004 (tariffa 69,39 Euro nel 2005 rispetto a 68,3 Euro nel 2004).

I ricavi di terminale si incrementano di 2.254 migliaia di Euro esclusivamente a seguito delle maggiori Unità di Servizio rispetto al 31 dicembre 2004 in quanto la tariffa del 2005 è rimasta invariata (2,97 Euro).

I ricavi legati alle esenzioni risultano sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente ma nei singoli importi si evince un decremento relativo alla rotta e strettamente connesso alla riduzione delle Unità di Servizio.

La variazione delle Unità di Servizio tra l'effettivo andamento del 2005 (+ 1,8% del traffico di rotta commerciale) e la previsione iniziale di Eurocontrol (+ 2,5% di incremento 2004 rispetto al 2003) costituisce balance dell'esercizio per 3.106 migliaia di Euro. Come precedentemente evidenziato, i maggiori costi rispetto ai ricavi hanno generato l'esigenza di utilizzare il "Fondo di stabilizzazione tariffe", come previsto in sede assembleare, per 9.975 migliaia di Euro principalmente connesso al terminale.

In seguito all'ottenimento, successivamente alla chiusura dell'esercizio 2004, dei costi consuntivi Eurocontrol, che hanno mostrato un decremento di 1.993 migliaia di Euro rispetto a quanto inizialmente comunicato ed inserito in tariffa, tale importo è stato iscritto come variazione negativa di balance al fine della restituzione, mediante lo stesso meccanismo, ai vettori (v. par. Balance).

⁴ La formula per il calcolo delle UdS è la seguente: $n=dXp$, dove d è il coefficiente di distanza del volo, p è il coefficiente di peso dell'aeromobile. Il coefficiente di distanza (d) si ottiene dividendo per cento la distanza ortodromica espressa in chilometri tra: il punto di partenza situato all'interno dello spazio aereo nazionale ed il punto di uscita da tale spazio risultanti dal piano di volo, oppure, il punto di ingresso nello spazio aereo nazionale e il punto di ultima destinazione situato all'interno di tale spazio risultanti dal piano di volo, oppure, in caso di sorvolo, il punto di ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo. La distanza ortodromica è diminuita di 20 chilometri per i decolli e gli atterraggi effettuati nei punti situati all'interno dello spazio aereo nazionale.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce in oggetto, pari a 2.101 migliaia di Euro, si riferisce interamente alla capitalizzazione dei costi del personale che svolgono la propria attività sui programmi di investimento in corso di esecuzione.

Altri ricavi e proventi

Gli altri ricavi e proventi ammontano complessivamente a 34.472 migliaia di Euro (16.031 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004). Tale voce accoglie principalmente:

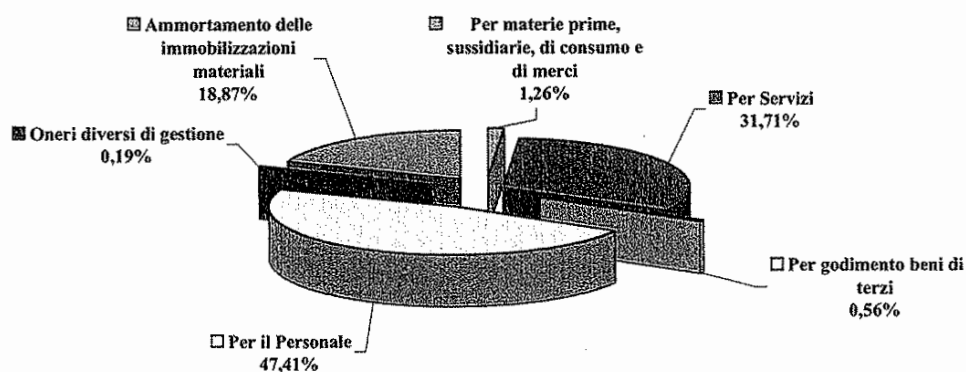
- i) l'utilizzo del Fondo svalutazione crediti per 8.009 migliaia di Euro in seguito all'incasso di crediti precedentemente svalutati (2.029 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004);
- ii) l'assorbimento a conto economico di quota del risconto passivo su finanziamenti PON per un importo pari a 15.569 migliaia di Euro (5.707 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004);
- iii) i finanziamenti CEE inerenti al progetto di ricerca Mediterranean Free Flight per 2.666 migliaia di Euro, che copre il 50% del costo esposto nell'ambito dei costi per servizi (2.029 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004);
- iv) il rimborso ricevuto dalle Assicurazioni Generali, 2.361 migliaia di Euro, per le spese legali sostenute in ambito giudiziale e per 3.734 migliaia di Euro all'utilizzo di fondi rischi a seguito di un'analisi delle passività probabili a carico dell'azienda.

Costi della produzione

Ammontano al 31 dicembre 2005 a 677.509 migliaia di Euro (668.698 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) con un incremento netto di 8.811 migliaia di Euro principalmente dovuto ai maggiori costi del personale per 4.727 migliaia di Euro, come riportato successivamente, ed a maggiori ammortamenti al netto della svalutazione crediti per 4.758 migliaia di Euro, legati all'ultimazione di investimenti entrati in esercizio nel corso del 2005, oltre che alla aliquota piena degli investimenti entrati in uso nell'esercizio precedente. La composizione dei costi della produzione è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	31.12.05	Variazioni
Costi della produzione				
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		8.087	8.657	(570)
<i>Per servizi:</i>				
- costi di manutenzione		90.191	90.040	151
- contribuzione Eurocontrol e Ceats		36.796	47.147	(10.351)
- costi per utenze e telecomunicazioni		24.109	26.328	(2.219)
- costi di ricerca e sviluppo		18.855	11.166	7.689
- premi assicurativi		7.157	6.933	224
- pulizia e vigilanza		7.614	8.015	(401)
- altri costi riguardanti il personale		5.362	7.190	(1.828)
- altre spese per servizi		17.230	20.429	(3.199)
<i>Totale spese per servizi</i>		<i>207.314</i>	<i>217.248</i>	<i>(9.934)</i>
Per godimento beni di terzi		3.438	3.813	(375)
Per il personale		320.165	324.892	(4.727)
<i>Ammortamenti e svalutazioni:</i>				
- immobilizzazioni immateriali		0	764	(764)
- immobilizzazioni materiali		109.174	119.957	(10.783)
- svalutazione crediti		15.347	8.558	6.789
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>		<i>124.521</i>	<i>129.279</i>	<i>(4.758)</i>
Variazione delle rimanenze		856	(7.654)	8.510
Accantonamenti per rischi		3.000	0	3.000
Oneri diversi di gestione		1.317	1.274	43

Costi della Produzione



N.B: al netto della variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci pari ad € (7.654.326)

L'incremento netto dei "costi per servizi" di 9.934 migliaia di Euro deriva principalmente dall'effetto combinato delle seguenti voci:

- i) incremento della "contribuzione Eurocontrol" in seguito all'attuazione del Pension Scheme (adeguamento degli oneri previdenziali per il personale di Eurocontrol) deliberato dalla Commissione Permanente di Eurocontrol;
- ii) incremento degli "altri costi riguardanti il personale" a seguito della classificazione in questa voce dei costi per "viaggi e trasporti e rimborsi a piè di lista" del personale dipendente che nell'esercizio precedente erano classificati nell'ambito dei costi del personale;
- iii) incremento delle "altre spese per servizi" concernente i costi per i legali che hanno difeso i lavoratori dell'Area Control Center di Milano, prosciolti con formula piena dai reati loro ascritti. Il proscioglimento completo da ogni ipotesi di reato nelle diverse fasi del giudizio penale genera, secondo quanto espressamente previsto dall'art. 14 del CCNL, l'accollo, da parte dell'Azienda, delle spese legali sostenute dai lavoratori. Tale importo ammonta a 2 milioni di Euro;
- iv) minori costi connessi alla "ricerca e sviluppo" in seguito sia al completamento del programma Mediterranean Free Flight (MFF), parzialmente finanziato con fondi di ricerca europei, che alle minori contribuzioni richieste per il programma Egnos, anche in funzione di quanto riportato al commento della voce altri crediti, il cui costo nell'esercizio è stato pari a 5.113 migliaia di Euro (14.000 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004).

La voce "ammortamenti e svalutazioni" accoglie per 120.721 migliaia di Euro ammortamenti dell'esercizio e per 8.558 migliaia di Euro la svalutazione effettuata nel 2005 a fronte di rischi di inesigibilità connessi ai crediti verso clienti e ai crediti verso altri.

Costi del personale

L'argomento è stato trattato nello specifico capitolo (II, 2) al quale si rimanda.

Proventi ed oneri finanziari

Il saldo tra i proventi ed oneri finanziari al 31 dicembre 2005 sono pari a 13.622 migliaia di Euro (7.471 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004).

Si registra un incremento netto di 6.151 migliaia di Euro generato principalmente dai proventi della gestione patrimoniale avviata nel secondo semestre 2004 e dalla rilevazione degli interessi maturati nell'esercizio sul credito IVA chiesto a rimborso. Gli interessi ed altri oneri finanziari pari a complessivi 1.309 migliaia di Euro, accolgono, oltre alle minusvalenze realizzate dalla vendita di titoli, anche le commissioni di gestione riconosciute alla Pioneer Investment per la gestione patrimoniale. Il dettaglio degli oneri e proventi finanziari è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	mgl euro	31.12.04	31.12.05	Variazioni
<u>Proventi ed oneri finanziari</u>				
Proventi da partecipazioni		0	223	(223)
<i>Altri proventi finanziari:</i>				0
- da titoli iscritti nell'attivo circolante		2.622	8.172	(5.550)
- <i>proventi diversi, di cui:</i>				
a) interessi attivi su credito iva a rimborso		0	2.674	(2.674)
b) interessi attivi su conti correnti bancari		2.498	1.541	957
c) interessi attivi su attualizzazione del credito iva		1.327	787	540
d) altri interessi attivi		958	1.116	(158)
<i>Totale proventi diversi</i>		4.783	6.118	(1.335)
<i>Totale altri proventi finanziari</i>		7.405	14.290	(6.885)
Interessi ed altri oneri finanziari		(59)	(1.309)	1.250
Utili e perdite su cambi		125	418	(293)
Totale proventi ed oneri finanziari		7.471	13.622	(6.151)

La voce "Utili e perdite su cambi" include una perdita netta non realizzata di 256 migliaia di Euro e un utile netto non realizzato di 147 migliaia di Euro.

Rettifiche di valore di attività finanziarie

La voce in oggetto mostra un importo netto negativo di 928 migliaia di Euro (-166 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) per effetto

dell'adeguamento del portafoglio titoli al valore di mercato al 31 dicembre 2005.

Proventi ed oneri straordinari

Il saldo di tale voce mostra un importo netto positivo di 2.399 migliaia di Euro (3.155 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed è composto da:

- i) proventi straordinari per 12.820 migliaia di Euro (8.058 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004);
- ii) oneri straordinari per 10.421 migliaia di Euro (4.904 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004).

I "proventi straordinari" sono principalmente formati da:

- interessi su credito IVA chiesto a rimborso e di competenza di esercizi precedenti per 4.521 migliaia di Euro;
- cancellazione di debiti insussistenti relativi agli esercizi precedenti dovuta principalmente a sistemazioni contabili per 4.866 migliaia di Euro;
- sopravvenienza attiva per 1.742 migliaia di Euro relativa a voli esenti dell'esercizio precedente;
- sopravvenienza attiva per le maggiori imposte correnti rilevate nell'esercizio precedente rispetto a quanto risultato in sede di presentazione dell'Unico 2005 per 410 migliaia di Euro.

Gli "oneri straordinari" accolgono prevalentemente:

- maggiori oneri del personale derivanti principalmente dagli accordi siglati relativi all'istituto delle "ore aggiuntive" per complessivi 4.312 migliaia di Euro;
- costi di competenza di precedenti esercizi per 2.643 migliaia di Euro anche in conseguenza della definizione dei rapporti debitori con fornitori;
- imposte e tasse relative ad esercizi precedenti per 1.022 migliaia di Euro derivante per 203 migliaia di Euro dall'accantonamento effettuato nell'esercizio al Fondo imposte e per la parte residua all'addebito al

conto economico delle ritenute d'acconto subite e compensate fiscalmente negli esercizi precedenti.

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 area 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 imputati a conto economico nel secondo esercizio successivo a quello di riferimento.

Tutto quanto premesso, nella tabella seguente viene riportata la movimentazione del credito e debito per balance al 31 dicembre 2005:

Descrizione	Anno di formazione	31.12.04	Incrementi	Decrementi	31.12.05
Credito per Balance	2004	14.888	0	0	14.888
	2005	0	3.106	(1.993)	1.113
Totale credito per Balance		14.888	3.106	(1.993)	16.001
Debito per Balance	2003	16.694		(16.694)	0
Totale debito per Balance	mgl euro	16.694	0	(16.694)	0

Il credito si è incrementato di 3.106 migliaia di Euro a seguito della determinazione del balance al 31 dicembre 2005 che riflette esclusivamente l'effetto derivante dalle minori Unità di Servizio rispetto alle previsioni iniziali, come precedentemente riportato e si è decrementato per 1.993 migliaia di Euro in seguito al minor costo Eurocontrol, rispetto a quanto

inizialmente comunicato, che comporta una rettifica dei maggiori ricavi conseguiti nell'esercizio precedente.

Il debito si è totalmente azzerato in seguito all'accredito a conto economico del balance negativo (ricavi maggiori dei costi) generatosi nel 2003.

2. Il sistema informativo gestionale

Il programma di ammodernamento del Sistema Informativo Aziendale ha proseguito nel corso del 2005 nella fase di sviluppo mediante numerose attività finalizzate:

- alla crescita delle funzionalità messe a disposizione degli utenti;
- al miglioramento della continuità di erogazione dei servizi prodotti;
- al consolidamento dell'infrastruttura tecnologica;
- al miglioramento del livello di sicurezza informatica presente in Enav.

In particolare, gli interventi realizzati nel corso dell'anno 2005 sono riconducibili alle due aree Applicazioni e Infrastrutture Tecnologiche.

Tra i principali interventi si menzionano quelli relativi alla architettura generale di sistema per la quale era stata negli anni precedenti effettuata la scelta di una soluzione di tipo ERP (Enterprise Resource Planning); al riguardo, è stato rilasciato il sistema di consuntivazione di giornate di lavoro svolte da personale Enav per commesse di esercizio/vendite ed investimento e si è provveduto ad aggiornare il relativo applicativo attraverso una migrazione software.

Per quanto riguarda invece gli applicativi Oracle attualmente in uso, è stato realizzato il Progetto di migrazione ad un'unica piattaforma di riferimento di tutta l'infrastruttura applicativa per i Data Base Enterprise e gli "Application Server" allineati all'ultima versione rilasciata dalla Oracle Corporation. In tale ambito, è stata perfezionata la procedura di raccolta, validazione e predisposizione dei dati di volo alla trasmissione ad Eurocontrol per la tariffazione ai clienti aziendali.

Con riferimento alle attività di interesse delle singole aree aziendali, i progetti di maggior rilievo hanno riguardato, in primo luogo, la gestione del personale attraverso il progetto "gestione turni", che ha

l'obiettivo di gestire attraverso una procedura automatizzata la turnazione del personale operativo (CTA ed EAV); la procedura è integrata all'interno del sistema di rilevazione della presenza e se ne prevede, dapprima, l'avvio sulle sedi maggiori (ACC) e, successivamente, l'utilizzo anche nelle sedi aeroportuali. Si segnala inoltre il Progetto JET consistente nello sviluppo di una procedura informatica che, partendo da dati elaborati dal sistema del personale nell'ambito dell'elaborazione del "cedolino", produce la contabilizzazione dei costi del personale per competenza anziché per cassa. Per quanto riguarda le banche dati aziendali, sono state realizzate una procedura per la gestione degli obblighi afferenti alla sicurezza del lavoro (d.lgs 626/94) e la banca dati Meteo alimentata da dati alfanumerici rilevati direttamente dalla strumentazione meteo di campo e successivamente veicolati attraverso la rete Intranet e archiviati presso il CED della Direzione Generale: tali dati possono essere utilizzati sia per scopi climatologici, come supporto alle attività di istituto della Funzione Meteorologia, che per una eventuale vendita attraverso i nuovi canali Internet.

Nell'area delle applicazioni di Work Flow Management "Lotus Dominio" è stata completata la fase di analisi, nell'ambito dell'Area Operativa, finalizzata alla realizzazione di procedure che coprono gli aspetti di consuntivazione statistica dei turni del personale operativo CTA ed EAV, scioperi, visite mediche per l'accertamento dell'idoneità ed infine per gestire la certificazione e le successive abilitazioni.

Per ciò che riguarda le Infrastrutture Tecnologiche, sono stati avviati vari progetti di ammodernamento e allineamento agli standard più avanzati di mercato tra i quali il rifacimento delle LAN degli ACC che, una volta concluso, migliorerà la capacità e la velocità di trasferimento dei dati all'interno dell'infrastruttura di Enav e la Server Consolidation che ha consentito il consolidamento dell'infrastruttura elaborativa di parte della Server Farm della sede centrale e degli ACC garantendo il miglioramento delle performance elaborative.

Al fine di garantire standard di disponibilità sempre più elevati, è stato potenziato sia lo Storage Area Network asservito alle due linee di sistemi (Unix e Windows) presenti all'interno del CED ed è stato rilasciato il sistema di Disaster Recovery della Posta Elettronica (Exchange) che nel corso dell'ultimo anno ha mostrato un notevole

incremento sia in termini di volume di mail scambiate che di nuovi utenti all'interno di Enav, tanto da indurre i Sistemi Informativi Gestionali a sviluppare un progetto finalizzato a garantire la continuità del servizio di posta.

3 – La contabilità analitica, il budget e il controllo di gestione

Contabilità Analitica

Nel corso dell'esercizio sono proseguite le attività in fase di sviluppo a fine 2004.

In particolare, come previsto, nel 2005 è stato completato:

- lo sviluppo della contabilità di competenza del costo del personale per Funzione aziendale attraverso una procedura alimentante la contabilità analitica;
- lo sviluppo del sistema di contabilità analitica che consente la rilevazione degli andamenti economici (costi/ricavi) per Centro di Responsabilità, nonché l'attribuzione dei costi infrastrutturali (comuni) attraverso l'utilizzo di appropriati "cost drivers".

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

- quadratura dei risultati della contabilità analitica con il Bilancio di esercizio 2005;
- determinazione dei costi consuntivi dei Servizi di Rotta e di Terminale che costituiscono la base per la successiva quantificazione dello squilibrio tra ricavi e costi (c.d. Balance);
- determinazione delle Tariffe Unitarie consuntive per il Servizio Rotta (CUT) e di Terminale (CTT);
- determinazione della quota dei costi degli aeroporti a basso traffico e delle quote esenti a carico dello Stato;

- costruzione di conti economici gestionali per aeroporto e Centro Regionale di Area (ACC), a loro volta suddivisi tra Servizi di Rotta e Servizi di Terminale, al fine di monitorarne i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa, la redditività e il dimensionamento degli impianti;
- possibilità di disporre di informazioni di supporto alle decisioni aziendali.

Poiché la legge n. 248 del 2 dicembre 2005 all'art. 11 - *sexies* "Razionalizzazione ed incremento dell'efficienza del settore di controllo del traffico aereo" prevede per Enav l'obbligo di certificazione, da parte di una società di revisione, del sistema di contabilità analitica che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascuno dei servizi, regolamentati e non regolamentati a partire dal 2006, Enav ha deciso di affidare tale incarico, già a partire dall'esercizio 2005, ad una primaria società di revisione ottenendone la certificazione in data 2 maggio 2006.

Budget

La revisione del budget 2005 effettuata a fine semestre 2005 aveva evidenziato una consuntivazione dei risultati in linea con le previsioni di budget 2005, previsione effettuata con l'applicazione del principio del *cost cap* ai costi 2004 che includeva un efficientamento del 2% sui costi del personale e sui costi esterni (tale principio è inserito nello schema di contratto di programma 2004-2006).

Tale efficientamento è stato raggiunto - salvo che per il personale - anche tramite la costituzione di un "Comitato Costi", il quale ha individuato specifiche aree di intervento di razionalizzazione e ottimizzazione dei costi e dei processi ed elaborato puntuali piani di azione.

Nel tempo, il budget va assumendo sempre di più la qualità di strumento per governare l'andamento della spesa sotto il profilo quali-quantitativo. In particolare, nel 2005, sono stati attribuiti obiettivi quali-quantitativi al management correlati al raggiungimento dei valori di budget.

Da evidenziare che la funzionalità di Oracle definita Oracle Finacial Analyser (OFA), già implementata nel 2004 e perfezionata nel corso

dell'esercizio, è divenuta uno strumento di ordinaria gestione da parte degli utenti.

Ciò ha permesso il controllo dell'avanzamento dei costi da parte delle singole Funzioni accentuandone il livello di responsabilità e permettendo contemporaneamente alla Funzione Pianificazione e Controllo un efficace monitoraggio sull'andamento dei costi esterni la cui risultante è visibile nel mantenimento delle previsioni di budget e del valore assoluto dei costi esterni in termini monetari.

Tale strumento è utilizzato per la elaborazione del budget, con notevoli economie nei tempi e incremento della qualità dell'informazione.

L'implementazione e lo sviluppo di tale sistema ha rappresentato di sicuro uno strumento essenziale per il controllo dei costi in Enav anche in virtù di quanto disposto dalla legge n. 248 del 2 dicembre 2005, che ha imposto ad Enav un obiettivo di incremento di efficientamento del 5 % su base annua dei costi operativi e del personale.

In particolare, tali disposizioni, incorporate nella elaborazione del budget 2006, hanno riguardato i seguenti aspetti:

- il sopracitato recupero di produttività previsto nella misura del 5% (coefficiente di efficientamento) per l'anno 2006, con le modalità di determinazione stabilite nello schema dell'accordo di programma 2004-2006, prendendo a base la revisione di budget 2005;
- estensione della riduzione tariffaria del 50% della tassa di terminale ai voli comunitari (fino ad oggi ha riguardato i voli nazionali);
- estensione del contributo dello Stato sulla intera rete aeroportuale fino alla concorrenza dei costi necessari per fornire unità di servizio pari all'1,5% (fino ad oggi il contributo ha riguardato gli aeroporti minori, vale a dire con traffico inferiore all'1,5% sul totale);
- destinazione dell'addizionale dei diritti di imbarco in un apposito fondo istituito presso il Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti per 30 mln di euro annui, per interventi a favore della sicurezza degli impianti e operativa destinata ad Enav.

Tali provvedimenti hanno contribuito ad una progressiva riduzione delle Tariffe di Rotta e di Terminale in linea con quanto richiesto dai Ministeri competenti.

Controllo di Gestione

Nel corso dell'esercizio è proseguita l'attività di ridefinizione delle seguenti procedure gestionali che impattano sul controllo di gestione:

- procedura di budget;
- procedura di gestione amministrativa delle commesse;
- procedura degli ammortamenti;
- procedura di gestione degli acquisti pluriennali ed infrannuali per costi di esercizio;
- procedura di gestione delle variazioni al budget economico dovute a richieste di trasferimento fondi e di extra budget (in vigore dall'esercizio 2006);
- procedura di gestione delle variazioni del Piano Investimenti che regola le modalità di trasferimento di fondi tra programmi/linee di investimenti e tra anni diversi del piano e le modalità di eliminazione o di introduzione di nuovi programmi programma/linee di investimento o l'incremento di programma/linee di investimento già previste (in vigore dall'esercizio 2006).

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

Come già evidenziato, è stato affinato il sistema di preventivazione, monitoraggio e consuntivazione del costo del personale di competenza attraverso la procedura alimentante la contabilità analitica.

Nell'ambito degli investimenti è stato sviluppato un sistema di project management per il monitoraggio, rispetto alla previsione, dell'avanzamento economico delle commesse.

All'interno del sistema informativo aziendale è stato sviluppato il reporting relativo alla contabilità analitica e agli investimenti (conti economici gestionali di ACC e Aeroporto, di Rotta e Terminale, report di avanzamento economico rispetto al budget).

A fine esercizio 2005, come già rilevato nel 2004, è iniziato lo sviluppo del *Tableau de Bord*⁵ che comprende indicatori operativi, tecnici ed economici di sintesi dei risultati aziendali relativi ai seguenti ambiti:

- gestione traffico aereo (unità di servizio, numero voli, distanza media, peso medio degli aeromobili relativi al traffico di rotta e al traffico di terminale con dettaglio di ACC, aeroporto e compagnia aerea);
- gestione del personale (compensi ore aggiuntive, straordinari, ferie maturate e non godute, indennità per missioni suddivisi per Area operativa, Area tecnica, Area amministrativa e Funzioni dipendenti dall'AD e dal Presidente);
- gestione contratti di investimento (totale pianificato, monitoraggio procedure negoziali, totale contrattualizzato, andamento economico/tecnico per progetto);
- gestione costi di esercizio (totale budget assegnato, totale impegnato, totale consuntivo, totale fondi disponibili, andamento del consuntivo sull'impegnato suddivisi per Area operativa, Area tecnica, Area amministrativa e Funzioni dipendenti dall'AD e dal Presidente).

4 - La partecipazione in Sicta

Il Sicta – Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo – nato nell'ambito dei contratti di ricerca a sostegno dell'occupazione nel Mezzogiorno, è un Consorzio con sede a Napoli (Aeroporto di Capodichino) costituito il 6/12/93 con l'obiettivo di colmare, nel campo della ricerca e sperimentazione pre-operativa ATC, un vuoto fortemente sentito dalle due Consorziare: Enav e Ams (ex Alenia Marconi System).

Negli anni, il Consorzio ha svolto molteplici attività in collaborazione con altri importanti Enti di Ricerca operanti in Europa maturando solide conoscenze nel campo dello sviluppo e sperimentazione di innovazioni tecnologiche dei sistemi CNS/ATM.

⁵ Il Tableau de Bord è una tecnica di misurazione del valore sviluppata in Francia negli anni sessanta. L'applicazione di tale strumento presuppone l'identificazione delle variabili chiave che spiegano i risultati delle performance aziendali, dei fattori controllabili dai responsabili di area per influenzare le medesime variabili e degli indicatori che consentono di valutare l'impatto delle singole azioni sui risultati finali. Si tratta di parametri fisico-tecnici che misurano le determinanti dei risultati economico-finanziari. Il sistema di reporting configurato nel Tableau de Bord è associato, metaforicamente, al cruscotto di un'autovettura (tale è, infatti, il significato letterale del termine) poiché segnala, all'alta direzione, se l'azienda si sta muovendo nella traiettoria indicata nei tempi e nei modi predefiniti.

Il Consorzio attualmente possiede il know-how necessario per rispondere con competenza alle richieste di definizione di nuove funzionalità, di sviluppo di prototipi pre-operativi, di simulazioni per l'ottimizzazione di progetti di ristrutturazione di spazi aerei e/o centri di controllo e/o di integrazione di nuove funzioni/procedure.

Dati rilevanti del bilancio Sicta 2005

Il bilancio 2005 si è chiuso con un avanzo di gestione (utile netto) pari ad € 96.153,29 derivante da un risultato prima delle imposte di € 266.723,29, a fronte di un valore globale della produzione, pari a € 2.928.206,30, e di un totale costi di € 2.640.227,43.

Tale risultato positivo è imputabile alla combinazione di tre fattori principali:

1. aumento dei ricavi pari al 31%, rispetto all'anno 2004
 2. aumento dei costi di produzione del 23%, rispetto all'anno 2004
 3. diminuzione degli oneri finanziari.
- L'incremento dei ricavi è derivato da:
 - l'aumento, strategicamente significativo, verso i clienti europei, passato da € 201.038 ad € 604.957.
 - l'aumento delle attività verso la consorziata Enav;
 - L'incremento dei costi di produzione è dovuto soprattutto all'aumento del costo del personale, per l'incremento, nel corso dell'anno, di 5 unità: si è passati dalle 27 unità del 2004 (24 a tempo indeterminato e 3 a tempo determinato), a 32 unità del 2005 (26 a tempo indeterminato e 6 a tempo determinato).
 - Gli oneri finanziari sono diminuiti ed in particolare hanno risentito dell'estinzione nell'anno del residuo del debito verso Finmeccanica (€ 552.663,15) costituito dalle anticipazioni ottenute durante le fasi di avvio dell'attività del Consorzio.

Fatti rilevanti accaduti durante il 2005

Durante l'anno trascorso sono degni di nota i seguenti eventi che hanno segnato la vita del Consorzio:

- trasferimento nella nuova sede all'interno del blocco tecnico di Enav dell'aeroporto di Capodichino e definizione di un regolare contratto di locazione già contabilizzato in bilancio;
- consolidamento di una piena collaborazione con il centro sperimentale di via Agri in Roma e con tutta la struttura operativa di Enav, in particolare con quella del CAV di Napoli, che ha prodotto una piena e fattiva sinergia nelle attività di ricerca e sviluppo anche in ambito europeo;
- riorganizzazione della struttura del Consorzio, formalizzata con l'approvazione da parte del Comitato Direttivo dell'organigramma che prevede, sotto la Direzione Generale, oltre alla funzione gestione del controllo di qualità la creazione di tre Aree operative:
 - Amministrazione, risorse e programmi;
 - Ingegneria e sviluppo;
 - Marketing.
- Conseguimento della certificazione di qualità in accordo alla norma UNI EN ISO 9001:2000.

Ordini acquisiti nel 2005

Gli ordini acquisiti durante l'anno ammontano a 3.800.000 Euro, che equivale a circa il lavoro che il Consorzio può sviluppare in 16 mesi, così ripartiti:

- | | |
|---------------------------|-------------|
| • ENAV | € 1.740.000 |
| • SELEX | € 218.000 |
| • Commissione Europea | € 1.528.000 |
| • Eurocontrol | € 284.000 |
| • Società di gest. aerop. | € 21.000 |

Ovviamente, trattasi di lavori da svolgere su più anni a partire dall'inizio 2005, ma è da sottolineare come il peso delle attività da svolgere per il mercato europeo equivale a circa la metà del portafoglio ordini.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Nell'esercizio 2005 è proseguita da parte dei vertici di Enav l'opera di ristrutturazione della Società che ha interessato, prevalentemente, l'Area Operativa e la formazione del personale.

Per la prima, oltre ad una rimodulazione degli organici e dell'operatività del personale addetto al servizio del controllo della movimentazione area – condivisa dalle Organizzazioni Sindacali – si è proceduto alla nomina del Direttore Generale la cui funzione era rimasta vacante per oltre otto mesi. Un periodo forse troppo lungo per una posizione di così rilevanti compiti e responsabilità ma che è certamente servito per orientare ad una scelta ponderata che, valorizzando una professionalità interna alla Società, è riuscita a sintetizzare i valori di esperienza e di capacità di aggregazione del personale indispensabili nella direzione e coordinamento di un lavoro di estrema delicatezza quale è quello della sicurezza dei voli.

A tal fine, poi, notevoli sono stati gli sforzi, anche finanziari, che la Società ha sostenuto per garantire un sempre più alto livello di formazione dei controllori del traffico aereo. Alla scuola di formazione di Roma si è aggiunta l'Academy di Forlì, una struttura di prestigio internazionale dotata di impianti tecnologici e di un corpo insegnanti che ha già richiamato l'interesse di altri Paesi europei e che pone Enav all'avanguardia in tale specifico settore.

L'Area Amministrativa ha subito alcune modifiche nel suo assetto dirigenziale ma l'aspetto di maggiore rilevanza nel periodo considerato è stata l'approvazione e l'introduzione di nuove procedure negoziali che, oltre a conformarsi alla normativa comunitaria (direttiva 2004/17/CE e 2004/18/CE) e nazionale di recepimento (d.lgs 12 aprile 2006 n.163) in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, conferisce all'attività contrattuale della Società una maggiore trasparenza e una più sicura affidabilità nella scelta del contraente e nella congruità dei prezzi convenuti.

L'azione decisionale ha concentrato particolare cura nel Piano di investimenti che rimane il principale obiettivo di supporto al raggiungimento del fine sociale della sicurezza della navigazione aerea.

L'originario Piano di investimenti 2004-2006 è stato rimodellato per il triennio 2005-2007, e successivamente rimodulato per il triennio 2006-2008, tenendo conto delle priorità già programmate ma anche delle sopravvenute esigenze dei singoli presidi di controllo e della accertata più rapida obsolescenza delle apparecchiature tecnologiche complementari.

Il rapporto tra Enav e Stato (inteso quale azionista unico della Società) ha continuato nella linea della piena condivisione di intenti e di scelte imprenditoriali, nonché di orientamenti gestionali indirizzati ad una politica di investimenti, di contenimento delle tariffe e di efficientamento della spesa.

Tale rapporto che, sul piano fattuale, ha raggiunto gli obiettivi programmati non ha, però, trovato quella formale sistemazione negoziale che pure la legge (n. 665/96) prefigura allorché stabilisce che siano "il contratto di programma" e "il contratto di servizio" a definire "le prestazioni" cui sono tenute le "parti". La Corte ha più volte sottolineato il ritardo con il quale vengono sottoscritti gli accordi in questione che, in tal modo, vengono trasformati da atti programmatori in contratti in sanatoria di convenzioni preliminari che vengono osservate di fatto senza avere il sigillo della piena efficacia giuridica. Al momento della stesura della presente Relazione non risulta essere stato sottoscritto il contratto di servizio 2001-2003 né i contratti di programma e di servizio 2004-2006.

La difficoltà di rispettare la scadenza temporale della vigenza contrattuale suggerisce di racchiudere in un unico contratto "di programma e di servizio" la definizione dei contenuti del rapporto negoziale.

Se il ritardo della sottoscrizione degli accordi – imputabile solo alla burocrazia ministeriale – non influisce sull'operatività gestionale dei vertici della Società, che agli indirizzi dell'azionista adeguano la propria azione, non altrettanto può dirsi per la controprestazione attiva cui Enav avrebbe diritto, in relazione alla copertura dei servizi da essa espletati senza remunerazione dei costi, che fa carico allo Stato e che ha raggiunto la non trascurabile somma di circa 92 milioni di euro.

Una entrata che potrebbe essere utilizzata da Enav nel proprio Piano di investimenti senza la prospettiva di dover far ricorso a finanziamenti esterni.

I risultati del bilancio 2005 mostrano un andamento gestionale equilibrato e consolidato – e dunque positivo – le cui variabili principali sotto l'aspetto patrimoniale sono la crescita delle immobilizzazioni, derivante dalla contrattualizzazione degli investimenti programmati, e la corrispondente

diminuzione delle disponibilità liquide, sostenute, peraltro, da una trend dei flussi finanziari ancora positivo. Il conto economico mostra un aumento del valore della produzione complessiva di circa 33 mln di euro, di cui 12,7 strettamente legati ai ricavi delle prestazioni; salgono, di contro, i costi della produzione di circa 10,5 mln di euro, di un importo, cioè, inferiore ai maggiori ricavi del "core business". La flessione finale dell'utile di esercizio di circa 3 mln di euro rispetto al 2004 sconta il deciso aumento degli ammortamenti per l'immissione nel ciclo produttivo di nuovi beni materiali e immateriali.

L'aumento del costo del personale segue la naturale dinamica retributiva derivante da specifici obblighi contrattuali e dunque di difficile comprimibilità nel suo complesso.

L'incremento di 3.389 migliaia di euro del costo del personale è dovuto, infatti, agli effetti della piena applicazione del nuovo CCNL siglato nell'aprile 2004, agli automatismi per avanzamento di parametro contrattuale e all'aumento delle "ore aggiuntive" espletate dal personale operativo per assicurare una più efficace copertura dei turni di lavoro (e di riposo) nella complessa e defaticante attività del controllo del traffico aereo.

A tale proposito, c'è da sottolineare come, attualmente, il personale dei controllori di volo sia in sottorganico, in attesa dell'immissione di nuove unità la cui selezione e successiva formazione è stata da tempo avviata.

Rilevante è stata la riduzione delle ore di sciopero che hanno toccato livelli minimi storici (12). Se si pensa che per ogni giornata di astensione dal lavoro è stato calcolato un danno diretto e indiretto (per mancati introiti e costi fissi) di circa 25 mln di euro, si può ragionevolmente affermare che la collaborazione tra i vertici della Società e le Organizzazioni Sindacali può costituire una risorsa in più nella gestione economico-finanziaria di Enav. Tale collaborazione sembra aver trovato un altro tema di convergenza quale quello della necessità di definire nuove regole di accesso al diritto di sciopero al fine di garantire il contemperamento degli interessi dei dipendenti con i diritti degli utenti.

Il controllo interno tende a rafforzare l'efficienza della sua struttura e l'efficacia della sua azione sia sotto il profilo propositivo e della prevenzione che quello della repressione di comportamenti non conformi alle procedure introdotte o più specificamente illegittimi e/o illeciti. E' grazie all'attività di verifica della Funzione Audit che è stata scoperta (e sventata la prosecuzione del) la pratica illecita della liquidazione di emolumenti a fronte di missioni mai espletate dai dipendenti fruitori degli stessi.

Il controllo di gestione, attraverso l'introduzione di nuove procedure e il perfezionamento dell'operatività della contabilità analitica, supportata da un adeguato sistema informativo gestionale, mostra un sempre più elevato livello di affidabilità per il rispetto del budget e per le decisioni gestionali correttive.

La vicenda Vitrociset è stato il tema dominante dell'esercizio 2005 e ancor più della prima metà del 2006.

L'esternalizzazione (outsourcing) di attività operative costituisce uno strumento diffuso nelle aziende per ottimizzare le prestazioni e ridurre i costi.

L'affidamento all'esterno delle strutture aziendali di servizi può raggiungere lo scopo di ridurre l'impiego di unità di risorse, che aggraverebbero gli oneri per retribuzioni, e di ottenere un risultato migliore legato alla maggiore specializzazione professionale del fornitore di prestazioni esterne a minori costi.

Tale duplice performance – finanziaria e di risultato – è oltremodo possibile quando l'individuazione del soggetto esterno cui affidare l'incarico scaturisce da una ponderata comparazione di libero mercato, quando cioè sussista una pluralità di fornitori esterni idonei ad offrire una medesima congrua prestazione che il committente sceglie discrezionalmente secondo prestabiliti criteri di selezione.

Quando la pluralità di soggetti idonei viene a mancare, per la presenza sul mercato di una posizione di monopolio o di posizione dominante, il beneficio della scelta comparativa non sussiste e gli effetti positivi di una riduzione dei costi si affievolisce fino ad annullarsi.

Il difetto di concorrenza e la conseguente necessità di affidare l'incarico ad un soggetto monopolista privato assume aspetti di più ampia problematicità quando è in gioco un servizio pubblico e ancor di più un servizio pubblico ad elevato pericolo di sicurezza quale è in genere il trasporto e quello aereo in particolare. E ciò in quanto il monopolista privato detta clausole contrattuali economicamente informate alla logica del profitto nell'esercizio di un servizio pubblico essenziale, non regolamentato se non dai contenuti pattizi sottoscritti dalle parti e sottratto al controllo "politico" di una Authority indipendente (come, per esempio, quella dell'energia) anche sotto il profilo finanziario.

Il servizio di conduzione e manutenzione degli impianti più vitali per il trasporto aereo di competenza di Enav di cui la società Vitrociset è stata affidataria per decenni aveva tutti i presupposti di questa inammissibile anomalia.

Il senso di responsabilità e l'impiego di risorse umane di elevata professionalità assicurati da Vitrociset SpA per tutta la durata del rapporto con Enav – che la Corte dei conti ha, peraltro, sottolineato – hanno evitato che l'anomalia della sua posizione monopolistica pregiudicasse l'assoluta affidabilità delle prestazioni cui era contrattualmente obbligata.

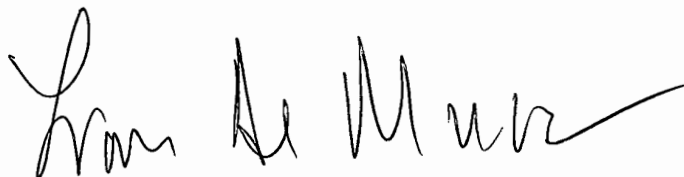
Prestazioni – è bene ribadirlo – che sono state di norma puntali e che, seppure scontando un buon margine di profitto, hanno consentito di migliorare la sicurezza dei voli.

Ma anomalia indubbiamente era (gli altri providers europei, infatti, svolgono l'attività di conduzione e manutenzione degli impianti ATC – Air Traffic Control utilizzando strutture interne) generata dalla rinuncia, nel passato, da parte di Enav alla titolarità dei c.d. codice sorgente del sistema software, e delle sue applicazioni, che governano le apparecchiature di controllo del traffico aereo, la cui proprietà il committente dovrebbe assicurarsi come naturale corredo della fornitura pattuita e che invece è stata per decenni nella titolarità di Vitrociset SpA garantendole una rendita di posizione inconsueta.

Aver introdotto in Enav l'attività di conduzione e manutenzione degli impianti ATC attraverso l'acquisizione del corrispondente ramo di azienda di Vitrociset, consente all'Azienda di superare le pregresse anomalie a maggior tutela dell'interesse pubblico ad essa connesso, allineandosi agli assetti degli altri operatori europei.

Dopo tre anni Enav SpA ha consolidato una *governance* funzionale ed efficiente, una direzione operativa espressione delle alte professionalità interne, una pianificazione degli investimenti finalizzata al raggiungimento di sempre più elevati livelli di sicurezza nel controllo del traffico aereo, un efficientamento gestionale capace di contenere i costi e la misura delle tariffe, un controllo interno organizzato ed efficace.

In una prospettiva di stabilità gestionale e strategia imprenditoriale, l'aver confermato il Consiglio di Amministrazione uscente per un altro triennio (2006-2008) è stata una decisione opportuna per una Società deputata alla tutela di un servizio di pubblico interesse che deve garantire la navigazione aerea ai massimi livelli di sicurezza.



ALLEGATO AL CAPITOLO II, D, 2

(Analisi a campione delle procedure di individuazione del terzo contraente nel triennio 2003-2005)

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2003

INVESTIMENTO: Fornitura ed installazione di sistemi antintrusione di tipo Runway Safety Area Monitoring Systems (RSAMS) per gli aeroporti di Olbia, Firenze, Lamezia Terme, Napoli, Alghero, Catania e Reggio Calabria.

ESTREMI CONTRATTUALI: Prot. UO.GC/SA-199/481 del 27 novembre 2003

IMPORTO CONTRATTUALE: € 1.841.644,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: A seguito della necessità di ottemperare alle prescrizioni ICAO definite dall'ENAC con l'emanazione del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" si è reso necessario provvedere ad installare dei sistemi antintrusione di tipo Runway Safety Area Monitoring System (RSAMS) in sostituzione dei sistemi GMS (Ground Movement System) esistenti.

Il sistema RSAMS assolve al compito di proteggere la pista in uso di atterraggio e decollo in caso di ingressi non autorizzati e/o errori di manovra, allertando da una parte il pilota mediante segnalazioni visive ed informando dall'altra istantaneamente il controllore in sala operativa.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: Per la realizzazione dell'intervento, in considerazione dell'importo del programma, l'ufficio, in considerazione della specificità dell'oggetto, ha espletato una procedura negoziata plurima, tra il soggetto realizzatore dei sistemi GMS già operativi in parte negli aeroporti oggetto dell'ammmodernamento ed altra primaria società specializzata nella fornitura ed installazione di sistemi antintrusione, che rientra nell'ambito della previsione di cui all'art. 13 comma 1 lettera e) del d.lgs 158/1995.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2003

INVESTIMENTO: Acquisizione di un radar APP per l'aeroporto di Venezia Tessera, comprensivo dell'apparato radar ATCR-33/SIR-S

ESTREMI CONTRATTUALI: UO.GC/SA-202/547 del 30 dicembre 2003

IMPORTO CONTRATTUALE: € 14.967.500,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: intervento conseguente alla sostituzione per obsolescenza del radar di avvicinamento dell'Aeroporto di Venezia Tessera ed adeguamento dell'apparato agli standard Eurocontrol.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: procedura negoziata senza preventiva pubblicazione di bando ai sensi dell'art.13, comma 1, lettera c) ed e) del d. lgs 158/1995.

La realizzazione dell'intervento in argomento è stata affidata direttamente ad unico fornitore per le motivazioni di seguito riportate.

- Tutte le testate radar Enav di avvicinamento e di rotta si caratterizzano, nell'attuale architettura, come unico sistema di sorveglianza radar che si integrano a livello di ACC per fornire, mediante il Multi Radar Tracking (MRT), un'unica presentazione del traffico aereo sul territorio nazionale; tale architettura garantisce una notevole affidabilità del dato di rappresentazione delle tracce radar e, attraverso una elaborazione dei plot direttamente in testata con calcolatori, permette di ottenere un ulteriore grado di ridondanza ed affidabilità (back up);
- L'uniformità dei sistemi radar consente che lo sviluppo di eventuali varianti necessarie per il loro miglioramento tecnico/operativo vengano realizzate e collaudate in ambito operativo solo su un sistema, per poi essere facilmente ed economicamente portate su tutti gli altri apparati presenti sul territorio nazionale;
- La fornitura di un sistema analogo a quelli già presenti sul territorio nazionale comporta l'ottimizzazione dell'esercizio tecnico dei sistemi e riduce ovviamente i costi di professionalizzazione del personale di manutenzione;

- La standardizzazione di sistemi permette una notevole ottimizzazione del supporto logistico con evidenti vantaggi anche in termini di costi/benefici;
- L'interfaccia tra sottosistemi realizzati da diversi fornitori è sempre un'area ad elevato rischio, data la complessità dei sistemi e la elevata variabilità delle configurazioni;
- L'integrazione nel sistema STN di un nuovo apparato richiede lo sviluppo di un'interfaccia software "gestore locale" tra tale apparato e la piattaforma della HP Open View Vantage Point Operations basata su una architettura Manager-Agent.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2003

INVESTIMENTO: Fornitura ed installazione reti locali fonia/dati LAN (Local Area Network) gestionali per esigenze del Sistema Informativo Aziendale (SITW)

ESTREMI CONTRATTUALI: UO.GC/FP 7159/518 del 19 dicembre 2003

IMPORTO CONTRATTUALE: € 1.552.570,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: Realizzazione di una rete locale fonia/dati ai fini gestionali per la sostituzione della rete esistente ormai obsoleta.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: appalto concorso con l'aggiudicazione secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'art.12 del d.lgs 158/1995.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2004

INVESTIMENTO: Realizzazione impianti di Fall Back presso gli ACC di Milano, Padova, Roma e Brindisi.

ESTREMI CONTRATTUALI: Prot. AD/GC/DGP/49462 del 20 maggio 2004

IMPORTO CONTRATTUALE: € 14.607.000,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: si tratta di un sistema costituito da un impianto per il controllo del traffico aereo complementare a quello principale, dotato di funzionalità ridotte e con lo scopo di consentire, anche in caso di blocco hardware e software, totale o parziale dell'impianto principale e fino al ripristino dello stesso, la fornitura, con i dovuti livelli di sicurezza, del servizio ATC.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: Procedura negoziata senza preventiva pubblicazione di bando ai sensi dell'art 13, comma 1, lettere c) ed e) del d. lgs 158/1995.

Per l'affidamento della realizzazione dell'intervento si è fatto ricorso alla stessa Società già realizzatrice dei sistemi attualmente operativi presso i quattro ACC, la quale detiene la proprietà dei software attualmente in uso e dei quali Enav possiede solo le licenze d'uso.

Enav ha evidenziato a tale riguardo che:

- gli sviluppi e le modifiche del suddetto software, così come l'integrazione di nuovi moduli funzionali sono prerogativa esclusiva della predetta Società;
- il sistema oggetto della fornitura rappresenta una fornitura complementare ed un ampliamento di un sistema originario già in esercizio presso i 4 ACC;
- eventuali attività svolte da Società terze avrebbero comportato notevoli difficoltà tecniche e manutentive i cui costi sarebbero risultati eccessivi ed avrebbe comunque implicato il possesso dei codici sorgente del software operativo;
- l'eventuale utilizzo, mediante particolari e complessi protocolli di software ed hardware di proprietà di altra Società, da integrare a quelli già esistenti, avrebbe costituito elemento di elevata criticità per l'eventuale insorgenza di rischi rispetto alla continuità di esercizio del sistema.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2004

INVESTIMENTO: Adeguamento impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) aeroporti di Torino, Cuneo, Genova, Albenga, Padova, Parma, Firenze, Forlì, Pescara, Perugia, Alghero, Olbia.

ESTREMI CONTRATTUALI:

Adeguamento impianti AVL (aiuti visivi luminosi) di Torino e Cuneo: UO. GC/100/24120 dell'11 marzo 2004

Adeguamento impianti AVL Genova ed Alberga: UO.GC/24142 dell'11.03.2004

Adeguamento impianti AVL Padova e Parma: UO.GC/24129 dell'11.03.2004

Adeguamento impianti AVL Firenze e Forlì: UO.GC/24155 dell'11.03.2004

Adeguamento impianti AVL Pescara e Perugia: UO.GC/24159 dell'11.03.2004

Adeguamento impianti AVL Alghero ed Olbia: UO.GC/24166 dell'11.03.2004

IMPORTO CONTRATTUALE:

Adeguamento impianti AVL di Torino e Cuneo: € 2.938.112,13

Adeguamento impianti AVL Genova ed Alberga: € 1.857.512,24

Adeguamento impianti AVL Padova e Parma: € 1.962.646,12

Adeguamento impianti AVL Firenze e Forlì: € 2.440.391,85

Adeguamento impianti AVL Pescara e Perugia: € 2.031.664,89

Adeguamento impianti AVL Alghero ed Olbia: € 3.695.204,11

DESCRIZIONE INTERVENTO:

Il programma riguarda l'integrazione di segnali luminosi precedentemente assenti e/o sostituzioni, la bonifica/adeguamento degli impianti di alimentazione asserviti agli AVL, a seguito della entrata in vigore della normativa Enac "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" emanata nel mese di ottobre 2003.

Per 11 degli aeroporti oggetto di intervento è stato assunto impegno formale con Enac di pervenire al completo adeguamento entro il mese di aprile 2004; ad essi si è aggiunto l'aeroporto di Torino Caselle che necessitava di urgenti interventi di adeguamento agli standard operativi.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO:

In considerazione della entrata in vigore del Regolamento Enac e della conseguente necessità di adeguare in tempi rapidi i suddetti impianti nonché del valore dei singoli lotti di realizzazione di importo inferiore ai limiti previsti dalla normativa di riferimento per la realizzazione di impianti, si è proceduto, nel mese di novembre 2003, ad indire un' unica procedura negoziata plurima, suddivisa per lotti, ai sensi dell'art.13, comma 1, lettera d) del d.lgs 158/1995.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2004

INVESTIMENTO: Accordi Quadro per la fornitura di apparati di Radioassistenza.

ESTREMI CONTRATTUALI:

Accordo Quadro n° 1 sistemi ILS (Instruments Landing System):
GC/SR/5007442 del 30/12/2004

Accordo Quadro n° 2 sistemi DME (Distance Measuring Equipment):
GC/SR/5007436 del 30/12/2004

Accordo Quadro n° 3 sistemi D-VOR (Doppler - VHF Omnidirectional Radio Range): GC/SR/5007431 del 30/12/2004

Accordo Quadro n° 4 sistemi VDF (VHF Directional Find) e NDB (Non Directional Beacon): GC/SR/5007426 del 30/12/2004

Accordo Quadro n° 5 sistemi ILS mobili: GC/SR/5007415 del 30/12/2004

IMPORTO CONTRATTUALE:

Accordo Quadro A per un massimo di n° 23 sistemi ILS : € 30.360.000,00

Accordo Quadro B per un massimo di n° 43 sistemi DME: €12.040.000,00

Accordo Quadro C per un massimo di n° 22 sistemi D-VOR: €24.640.000,00

Accordo Quadro D per un massimo di n° 37 sistemi VDF e NDB: € 6.980.000,00

Accordo Quadro E per un massimo di n° 2 sistemi ILS mobili: € 4.940.000,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: Accordi quadro per la realizzazione di un programma di fornitura ed installazione di sistemi di radioassistenza per il servizio di controllo del traffico aereo, corredati da opportuni sistemi di telecontrollo remoto per il monitoraggio e la gestione della configurazione da una sala regia.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO:

Per la realizzazione del programma in argomento è stata indetta, in data 1 luglio 2004, una gara europea a procedura ristretta ai sensi dell'art. 12 del d. lgs 158/1995 da aggiudicarsi col criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa per la stipula di Accordi Quadro ai sensi del citato decreto legislativo.

La durata degli Accordi Quadro stipulati a seguito dell'espletamento della predetta procedura di gara è di 60 mesi.

Il valore complessivo posto a base di gara era di € 91.060.000,00 comprensivo sia dei cinque Accordi Quadro sopra elencati che di ulteriori 4 Accordi opzionali.

Nello specifico gli ulteriori Accordi Quadro opzionali riguardano:

- MLS fino ad un massimo di n° 2 apparati: importo unitario presunto € 2.000.000,00
- VOR convenzionale fino ad un massimo di n°2 apparati: importo unitario presunto: € 1.300.000,00
- VOR convenzionale mobile fino ad un massimo di n° 2 apparati: importo unitario presunto € 2.470.000,00
- DME-P fino ad un massimo di n° 2 apparato: importo unitario presunto € 280.000,00.

A seguito degli esiti della fase di prequalifica hanno presentato offerta una Società limitatamente al solo Accordo Quadro n° 1 ed un Raggruppamento Temporaneo di Imprese, risultato aggiudicatario della gara, per tutti gli Accordi Quadro, compresi quelli opzionali.

A seguito della stipula degli Accordi Quadro A,B,C,D ed E si è proceduto alla stipula dei primi cinque contratti applicativi per un importo pari ad € 19.640.783,00 così suddivisi:

Accordo Quadro A: 6 sistemi ILS - importo € 7.905.133,00

Accordo Quadro B: 7 sistemi DME di avvicinamento, 4 sistemi DME di rotta ed 1 sistema DME di avvicinamento mobile – importo € 3.357.540,00

Accordo Quadro C: 4 sistemi D-VOR – importo € 4.476.394,00

Accordo Quadro D: 3 sistemi VDF e 4 sistemi NDB – importo 1.439.076,00

Accordo Quadro E: 1 sistema ILS mobile – importo € 2.462.640,00

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2005

INVESTIMENTO: Realizzazione del Piano di rinnovamento del sistema di sorveglianza radar

ESTREMI CONTRATTUALI: GEC/ATC2/ 162374 del 26 agosto 2005

IMPORTO ACCORDO QUADRO: € 97.900.000,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: il Programma riguarda la trasformazione a tecnologia Modo-S dei radar secondari convenzionali di rotta e di avvicinamento, nonché l'ammodernamento di radar primari obsoleti con sensori basati su componenti a stato solido, caratterizzati da maggiore affidabilità, lenta degradabilità in caso di guasto e minori costi di manutenzione.

L'obiettivo è quello di garantire entro il 2007 la copertura Modo-S "singola" su tutto il territorio nazionale, sia per i servizi di rotta che per quelli di approccio. La sostituzione dei radar primari sarà realizzata, ove necessario, contestualmente a quella dei secondari co-ubicati, al fine di minimizzare sia i tempi di intervento che quelli di fuori servizio radar.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: Per la realizzazione del programma si è fatto ricorso alla stipula di un Accordo Quadro ai sensi dell' art. 16 del d.lgs 159/1995.

L'Accordo Quadro è stato affidato mediante procedura negoziata ai sensi dell'art.13 comma 1 lettera e) e lettera c) del d.lgs 158/1995.

Per l'individuazione del predetto fornitore è stato necessario tenere presente che:

- i radar attualmente in esercizio suscettibili di ammodernamento nonché il sistema ATM nazionale nel quale integrare funzionalmente i dati Modo-S sono stati nel passato tutti forniti installati e messi in operatività dalla stessa Società;
- ogni radar fornito da un fornitore diverso dovrebbe essere riconfigurato, per l'integrazione nel sistema ATC esistente, dalla Società che ha progettato e costruito l'attuale sistema;
- maggiore onerosità e tempi non compatibili con le esigenze di sicurezza di Enav e con quelli stabiliti dal Piano europeo, con completo riapprovvigionamento di molti apparati già predisposti per il funzionamento in Modo- S in caso di ricorso a fornitore diverso;
- la necessità, in caso di ricorso ad altro fornitore, di riprogettare le interfacce per la reintegrazione con il sistema ATM nazionale;
- la lievitazione dei costi per il supporto logistico.

Per la fornitura "chiavi in mano" dei singoli apparati, comprensiva delle installazioni e della predisposizione delle infrastrutture di supporto, è stata prevista l'emissione di specifici contratti applicativi i quali costituiscono la fonte diretta degli obblighi esecutivi del fornitore.

Successivamente alla stipula del predetto Accordo Quadro, nel corso dell'anno 2005 sono stati stipulati i seguenti contratti applicativi:

- 1° contratto applicativo il 26 agosto 2005 per un importo pari ad € 37.572.980;
- 2° contratto applicativo il 29 dicembre 2005 per un importo pari ad € 6.137.925.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2005

INVESTIMENTO: Ammodernamento e potenziamento dei Centri Radio TBT per VFR dell'ACC di Padova

ESTREMI CONTRATTUALI: GEC/ATC1/243176 del 22 dicembre 2005

IMPORTO CONTRATTUALE: € 3.900.000,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: L'intervento in argomento riguarda la copertura radio delle comunicazioni in frequenza tra il controllore ed il pilota per i cosiddetti settori VFR (Visual Flight Rules), nonché l'incremento della complessiva capacità delle frequenze disponibili. Il programma costituisce infatti un ampliamento ed una integrazione di sistemi radio TBT già operativi nonché, per quanto riguarda la copertura radio VFR, la continuazione di un progetto a livello nazionale.

Per tali sistemi occorre prevedere una configurazione tecnico operativa volta a garantire la gestione delle emergenze in condizioni di assoluta sicurezza, posto che in casi estremi, cioè in assenza di dato radar, la sola rete di configurazioni TBT permette di assistere con il metodo cosiddetto "procedurale" gli aeromobili in volo.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: Per l'affidamento della realizzazione è stato fatto ricorso a procedura negoziata ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lettera e) del d.lgs 158/1995. Il programma costituisce infatti un ampliamento ed una integrazione di sistemi radio TBT già operativi nonché, per quanto riguarda la copertura radio VFR, la continuazione di un progetto a livello nazionale.

Il particolare settore di attività del comparto delle telecomunicazioni mobili aeronautiche ha configurato la necessità di affidare il programma ad operatore esperto nella realizzazione di sistemi ATC ed in possesso della specifica ingegneria di integrazione con il sistema TBT attualmente operativo.

ANNO DI RIFERIMENTO PIANO INVESTIMENTI: 2005

INVESTIMENTO: Acquisto 50 Personal Computer portatili varie tipologie

ESTREMI CONTRATTUALI: AV/SIG/0246607 del 28 dicembre 2005

IMPORTO CONTRATTUALE: € 112.795,00

DESCRIZIONE INTERVENTO: Acquisto personal computer a seguito di richiesta da parte di Funzioni della sede centrale ed enti periferici.

PROCEDURA DI AFFIDAMENTO: Procedura negoziata con richiesta di offerta a n° 7 Società ai sensi dell'art 13 comma 1 d.lgs 158/1995.

L'aggiudicazione è stata effettuata col criterio del prezzo più basso sulla base del dettaglio delle specifiche tecniche predisposte dalla Funzione competente.

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AMS	Alenia Marconi System
ANSP	Aeronautical National Service Providers
AOIS	Automated Operational Information System
APP	Approach Controll Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o Ufficio di controllo di avvicinamento
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service – Servizi del traffico aereo; comprendono ATC, FIS, AIS, ALS, etc.
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
CE	Commissione Europea
CNS	Comunicazioni Navigazione Sorveglianza
COTS	Commercial Off The Shelf
CWP	Controller Working Position
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
EATMN	European Air Traffic Management Network
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ESA	European Space Agency
EUROCONTROL	Organizzazione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
FBS	Fall Back System
FDP	Flight Data Processing
FIR	Flight Information Region – Regione informazioni volo

FL	Flight Level
IANS	Institute Air Navigation Services
IPR	Intellectual Property Rights
GATE TO GATE	da cancello di partenza a cancello di arrivo
GNSS	Global Navigation Satellite System – Sistema globale di navigazione satellitare
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
MCC	Master Control Centre
MRT	Multi Radar Tracking
NDB	Non directional radio beacon
OLDI	On Line Data Interchange
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RDP	Radar Data Processing
RF	Radiofrequenze
STN	Sistema di Telegestione Nazionale
SW	Software
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d'aeroporto
UIR	Upper Information Region
VHF	Very high frequency
VOR	VHF Omnidirectional radio Range – Radiosentiero omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private Network

ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO (ENAV)

BILANCIO D'ESERCIZIO 2005

INDICE

ORGANI SOCIALI E DI CONTROLLO

RELAZIONE SULLA GESTIONE

- ♦ Premessa
- ♦ Andamento del mercato
- ♦ Investimenti e Ricerca
- ♦ Andamento della gestione operativa
- ♦ Personale ed organizzazione
- ♦ Altri eventi significativi
- ♦ Principali dati Economici, Patrimoniali e Finanziari
 - ♦ Dati economici
 - ♦ Dati patrimoniali
 - ♦ Dati finanziari
- ♦ Rapporti con le parti correlate
- ♦ Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'Esercizio
- ♦ Evoluzione prevedibile della gestione
- ♦ Proposte all'Assemblea

BILANCIO CIVILISTICO AL 31 DICEMBRE 2005

- ♦ Stato Patrimoniale e Conto Economico

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CIVILISTICO

- ♦ Aspetti di carattere generale
- ♦ Principi contabili e criteri di valutazione
- ♦ Commento alle voci dello Stato Patrimoniale
- ♦ Commento alle voci di Conto Economico
- ♦ Allegati

Glossario

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

ORGANI SOCIALI E DI CONTROLLO

Consiglio di Amministrazione

Nome	Carica
Bruno Nieddu	<i>Presidente</i>
Guido Pugliesi	<i>Amministratore delegato</i>
Alberto Beretta	<i>Consigliere</i>
Carlo Griselli	<i>Consigliere</i>
Linda Lanzillotta	<i>Consigliere</i>
Fabrizio Franco Testa	<i>Consigliere</i>
Luciano Vannozzi	<i>Consigliere</i>

Collegio Sindacale

Nome	Carica
Michele Pisanello	<i>Presidente</i>
Antonella Bientinesi	<i>Sindaco effettivo</i>
Maria Maddalena La Montagna	<i>Sindaco effettivo</i>
Francesco Bilotti	<i>Sindaco supplente</i>
Gianfranco Orioli	<i>Sindaco supplente</i>

Magistrato della Corte dei Conti

Ivan De Musso

Società di Revisione

Reconta Ernst & Young S.p.A.

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Premessa

Con l'approvazione del bilancio per l'anno 2005 viene a concludersi il mandato triennale di questo Consiglio di Amministrazione.

E' questo, dunque, il consuntivo di chiusura dell'opera svolta in un triennio nell'interesse dell'Azienda e della collettività, in un serrato lavoro di squadra condotto anche con tutti gli altri protagonisti del complesso sistema del trasporto aereo. Nel tracciare questo consuntivo, è necessario tenere presente lo stato di profondo malessere nel quale versava la Società nel momento del nostro insediamento, ancora turbata e frastornata dai drammatici eventi di Linate, che avevano grandemente incrinato, anche a livello mediatico, la sua credibilità operativa e tecnica e la sua immagine complessiva.

L'immediata preoccupazione del Consiglio fu quindi quella di programmare ed attuare subito una serie di interventi strutturali, organizzativi e gestionali che consentissero di pervenire ad una effettiva ed efficace realizzazione del mandato affidato.

Ovviamente, molto resta ancora da fare non soltanto per condurre ad effettivo compimento alcuni importanti progetti avviati, ma anche per rispondere con efficacia alle rilevanti sfide che il futuro del trasporto aereo e del Cielo Unico Europeo impongono ad Enav.

A conclusione di questo triennio è però possibile tracciare il consuntivo del mandato espletato e sottolineare le seguenti realizzazioni:

Il rilancio degli investimenti dopo un lungo periodo di congelamento (per un importo complessivo di 1.150 milioni di Euro).

Particolare cura è stata posta alla creazione di un moderno ed efficiente sistema di gestione del traffico aereo, nel duplice obiettivo:

- di un totale adeguamento degli impianti e delle attrezzature tecnologiche ai più elevati standard internazionali della sicurezza e della qualità del servizio;
- di un consistente incremento della capacità degli aeroporti a soddisfare una maggiore domanda di traffico.

Gli investimenti sugli uomini

Nello stesso intento di elevare i livelli di sicurezza della navigazione aerea, si è anche proceduto a massicci investimenti sulla formazione degli uomini, in particolare di quelli direttamente addetti al controllo del traffico aereo. La riprova di questa nuova attenzione agli uomini, è costituita dalla crescita verticale delle ore di formazione annualmente erogate, passate dalle 77.000 del 2003 alle 163.000 del 2005.

Accanto alla Scuola di Roma, oramai insufficiente a potere soddisfare i nuovi bisogni, è stata creata a Forlì una nuova struttura di formazione interattiva con le realtà universitarie del territorio, tra cui la Facoltà di ingegneria aerospaziale e meccanica e le Facoltà linguistiche.

Il miglioramento del servizio in termini di sicurezza e di qualità

Gli indicatori dimostrano un sostanziale miglioramento delle performances, che passano da un indice annuale di 5,6 eventi significativi del 2003 a 3,1 eventi significativi del 2005. Tale miglioramento raggiunge valori ancor più consistenti per quanto riguarda la componente degli eventi molto significativi, che nel 2005 ha visto un totale di 5 eventi contro i 21 del 2003, con una “performance” migliorativa sull’intero triennio di circa il 77%.

Sotto il profilo della qualità, nonostante l’incremento del numero dei movimenti (+ 7% dal 2003), si evidenzia la riduzione dei ritardi a 0,32 minuti per volo assistito rispetto a 0,39 minuti del 2003 (con un miglioramento del 18%).

Relazioni sindacali

Il complessivo miglioramento del clima aziendale, come effetto anche di un nuovo modello di relazioni sindacali, a superamento delle tensioni e degli scontri che avevano caratterizzato il passato. Segno evidente di tale miglioramento è la forte riduzione degli scioperi, che nell’anno 2005 sono infatti scesi a solo 12 ore di sciopero nazionale rispetto alle 36 ore del 2002.

L’acquisizione del presidio diretto delle attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi di controllo di Enav

E’ stato concretamente avviato il processo di internalizzazione del presidio diretto delle attività di manutenzione.

Come messo in luce anche dal Parlamento e dal Governo, il presidio diretto di tali attività costituisce un risultato di grande rilievo strategico, assolutamente essenziale per il futuro dell'assistenza al volo in Italia. In quanto:

- garantisce la massimizzazione del livello di sicurezza, assicurando il più ampio controllo di servizi particolarmente delicati e strategici;
- rafforza la posizione competitiva di Enav, che in tal modo viene a rivestire anche l'importante ruolo di fornitore integrato di servizi, in analogia agli omologhi operatori europei, con l'opportunità di sviluppare nuovi business sia in Italia che all'Estero.

Al fine di raggiungere compiutamente e in tempi rapidi l'obiettivo di internalizzazione, Enav sta trattando con Vitrociset l'acquisizione dello specifico ramo d'azienda che da sempre svolge in outsourcing tali attività.

La riduzione delle tariffe

Nel corso del triennio, si è applicato sui costi aziendali un recupero di efficienza del 2% per anno, anticipando quanto previsto dallo "schema" di Contratto di Programma 2004-2006 in corso di approvazione.

La risultante in termini tariffari, anche per effetto della Legge Finanziaria di fine 2005, ha determinato una riduzione della tariffa unitaria di terminale da 3,14 Euro del 2003 a 2,23 Euro applicata nel 2006 (- 29%) e della tariffa unitaria di Rotta da 67,99 Euro del 2003 a 67,5 Euro applicata nel 2006.

Recentemente la IATA ha espresso vivo apprezzamento per questo risultato di Enav, considerandolo tra le best practices svolte dai Paesi aderenti ad Eurocontrol.

La definizione del Piano Strategico 2005-2007

Per la prima volta dalla sua costituzione in S.p.A., Enav ha predisposto un articolato e compiuto Piano Industriale - che ha ricevuto l'espresso apprezzamento dell'Azionista - nel quale sono state individuate le priorità strategiche in termini di sicurezza, di qualità, di capacità produttiva e di economicità, in un contesto regolatorio-tariffario e di business decisamente più critico e nello stesso tempo aggressivo rispetto al passato.

Nel contempo sono stati attivati specifici piani di azione mirati al perseguimento degli obiettivi strategici pianificati.

Il miglioramento dell'immagine complessiva della Società

Tale risultato è dipeso certamente dal nuovo modello di cultura d'impresa che Enav si è dato, ma anche da un efficace sistema di comunicazioni che ha consentito tempestivi e corretti rapporti di dialogo con gli utenti, con le Istituzioni nazionali, con gli Enti internazionali dell' Air Traffic Management, con le Società di gestione aeroportuali nonché con tutti i mass media.

Il giudizio della Corte dei Conti

Alla luce di tutto quanto precede, assume particolare valore il positivo giudizio espresso dalla *Corte dei Conti* nella sua Relazione al Parlamento del 25 giugno 2005, relativamente alla complessiva attività gestionale di questo Consiglio di Amministrazione.

In particolare, la Corte ha riconosciuto al nuovo Consiglio di aver curato la realizzazione dello scopo statutario primario della sicurezza della navigazione aerea, mediante una strategia di valorizzazione delle risorse umane e attraverso un'opera di rapido ammodernamento e di implementazione degli apparati e dei sistemi tecnologici necessari al controllo del traffico aereo.

La Corte dei Conti nel concludere la sua relazione ha affermato che Enav si è così “avvicinata sensibilmente al modello strutturale e funzionale al quale la sua trasformazione in S.p.A. era preordinata”.

Andamento del mercato

L'esercizio 2005 conferma la trasformazione della domanda di traffico aereo che si era già manifestata in modo ancora più accentuato nel corso del precedente esercizio.

Infatti a fronte della già modeste previsioni iniziali di incremento (+2,4%), il traffico ha registrato ancora più limitati sviluppi che si attestano complessivamente al +1,1 % per quello di rotta(*) ed al +1,9 % per quello di terminale(**).

In ambito Europeo, l'incremento del traffico di rotta per l'Italia (+1,1%) espresso in unità di servizio(***), risulta inferiore alla media Eurocontrol (+6%) e a quello registrato dai maggiori providers europei quali Germania (+7,7%), Francia (+3,1%), Gran Bretagna (+5,5%) e Spagna (+7,7%).

Traffico totale di rotta (unità di servizio)	2005	2004	Variazioni	
				%
Germania	11.108.716	10.312.534	796.182	7,7%
Francia	16.270.405	15.773.681	496.724	3,1%
Gran Bretagna	10.047.006	9.519.625	527.381	5,5%
Italia	7.832.755	7.748.784	83.971	1,1%
Spagna	8.100.680	7.523.663	577.017	7,7%
EUROCONTROL	99.933.531	94.317.900	5.615.631	6,0%

(*) traffico che riguarda il sorvolo dello spazio aereo italiano con o senza scalo.

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

(***) 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.

Traffico di rotta

Dall'analisi del traffico commerciale di rotta si evidenzia che:

- 1) Il traffico internazionale registra un incremento di circa il 7 % in termini di numero di voli, ma solo il + 2,6 % in termini di unità di servizio. In particolare tale traffico, disaggregato per la componente relativa al traffico di sorvolo con e senza scalo in Italia, evidenzia:
 - un traffico commerciale in aumento con un + 4,4 % di unità di servizio ed un + 6,9% del numero dei voli. Il positivo andamento è favorito dallo sviluppo dei flussi turistici da e per l'Italia grazie anche allo sviluppo delle compagnie low-cost;
 - un traffico di sorvolo commerciale in lieve incremento determinando un aumento di circa l'1% delle unità di servizio e del 7,1% del numero dei voli. Tale andamento è determinato essenzialmente dalla minore distanza media percorsa sullo spazio aereo nazionale (decremento del 5%).
- 2) Il traffico nazionale, analogamente a quanto avvenuto lo scorso anno, presenta un decremento di circa -1,1 % delle unità di servizio con un modesto incremento dei voli +0,8%. Tale andamento è influenzato dal permanere dello stato di instabilità e difficoltà della maggiore compagnia nazionale e di altre compagnie minori.
- 3) Il traffico cosiddetto esente, il cui costo, per assistenza al volo, è a carico dello Stato, ha registrato una ulteriore riduzione del -12,9% delle unità di servizio e del -3,5% del numero dei voli, prevalentemente determinato dalla diminuzione dei sorvoli di aeromobili militari.

Dall'analisi del traffico di rotta, con particolare riferimento al traffico internazionale, si riconferma la tendenza già rilevata nel 2004 di un incremento significativo dei movimenti rispetto alle unità di servizio. Le ricadute sulla gestione di tale andamento determinano l'esigenza di apertura di nuovi settori di spazio aereo a garanzia dell'assorbimento della domanda, con conseguenti ripercussioni economiche in termini di maggiori costi per l'impiego di personale a fronte di minori ricavi unitari.

I dati del traffico di rotta che si rappresentano, confrontati in modo omogeneo con quelli del 2004, evidenziano in modo netto l'andamento ancora instabile del traffico di rotta espresso in numero di voli e in unità di servizio.

Traffico in rotta (numero di voli)			Variazioni	
	2005	2004		%
Nazionale	375.888	372.901	2.987	0,8%
Internazionale	1.207.212	1.128.422	78.790	7,0%
Totale traffico commerciale	1.583.100	1.501.323	81.777	5,4%
Militare	68.311	75.015	-6.704	-8,9%
Altro esente	218.639	222.397	-3.758	-1,7%
Totale esente	286.950	297.412	-10.462	-3,5%
Totale complessivo	1.870.050	1.798.735	71.315	4,0%

Traffico in rotta (unità di servizio)			Variazioni	
	2005	2004		%
Nazionale	1.665.116	1.683.500	-18.384	-1,1%
Internazionale	5.913.089	5.761.609	151.481	2,6%
Totale traffico commerciale	7.578.206	7.445.109	133.097	1,8%
Militare	229.367	282.153	-52.787	-18,7%
Altro esente	82.638	76.146	6.491	8,5%
Totale esente	312.005	358.300	-46.294	-12,9%
Totale complessivo	7.890.211	7.803.408	86.802	1,1%

Traffico di terminale

Per quanto riguarda la domanda commerciale per i servizi di terminale si evidenzia un incremento del +2,2 % delle unità di servizio ed un -6,1% delle unità di servizio esenti.

Traffico di terminale (numero di voli)	2005	2004	Variazioni	
				%
Nazionale	298.250	301.248	-2.998	-1,0%
Internazionale	345.875	322.794	23.081	7,2%
Totale traffico commerciale	644.125	624.042	20.083	3,2%
Militare	21.757	22.271	-514	-2,3%
Altro esente	129.770	141.000	-11.230	-8,0%
Totale esente	151.527	163.271	-11.744	-7,2%
Totale complessivo	795.652	787.313	8.339	1,1%

Traffico di terminale (unità di servizio)	2005	2004	Variazioni	
				%
Nazionale	13.102.062	13.331.059	-228.997	-1,7%
Internazionale	18.481.157	17.570.647	910.510	5,2%
Totale traffico commerciale	31.583.220	30.901.706	681.513	2,2%
Militare	258.709	273.337	-14.626	-5,4%
Altro esente	742.341	792.341	-50.001	-6,3%
Totale unità di servizio	1.001.050	1.065.678	-64.628	-6,1%
Totale complessivo	32.584.270	31.967.384	616.886	1,9%

In particolare il traffico commerciale nazionale di terminale, analogamente a quanto evidenziato per la rotta, conferma la tendenza in diminuzione del -1,7 % delle unità di servizio e del -1% del numero dei voli, essenzialmente legato alla limitazione dei volumi delle compagnie nazionali.

Il traffico commerciale internazionale di terminale registra invece un incremento del +5,2% delle unità di servizio e del +7,2 % del numero dei voli.

Investimenti e Ricerca

Nel corso dell'esercizio, sulla base del Piano triennale degli investimenti 2005/2007 approvato dal Consiglio di Amministrazione, sono proseguite le operazioni di contrattualizzazione degli investimenti pianificati per il 2005. In tal senso, rispetto al valore pianificato di 311,6 milioni di Euro, i contratti stipulati ammontano a 266,3 milioni di Euro pari all'85,5% del totale.

In particolare i contratti hanno riguardato prevalentemente gli investimenti per le strutture di aeroporto e dei centri regionali per 205,4 milioni di Euro; per 37,4 milioni di Euro i contratti relativi allo sviluppo di sistemi informativi gestionali e delle componenti infrastrutturali di sede; per 14 milioni di Euro gli investimenti per la sicurezza del lavoro (L. 626/94); ed infine per 9,5 milioni di Euro gli investimenti per la sicurezza degli impianti.

Gli investimenti completati nell'esercizio ed entrati nel ciclo operativo ammontano complessivamente a 188,5 milioni di Euro di cui 120 milioni di Euro per investimenti su impianti di aeroporto e 68,5 milioni di Euro per investimenti su impianti di rotta. In particolare, sotto il profilo tecnico, i sistemi sviluppati riguardano le comunicazioni terra-bordo-terra, la movimentazione aeroportuale, l'anti-intrusione di pista, gli aiuti visivi luminosi, la meteorologia, la sorveglianza radar ed i sistemi di controllo del traffico aereo ed aeroportuale.

Gli interventi principali di miglioramento ed innovazione volti ad innalzare i livelli di capacità e sicurezza aeroportuali effettuati nel 2005 riguardano:

- la installazione di nuovi Radar per il controllo in fase di avvicinamento a Firenze e a Venezia;
- la installazione di un nuovo Radar di superficie e di avvicinamento a Bergamo;
- la installazione di un radar meteorologico asservito al centro previsionale di Linate;
- la realizzazione di nuovi sistemi di aiuti visivi luminosi (AVL) a Padova e Parma ;
- la realizzazione di nuovi sistemi di radioassistenza (I.L.S.) a Venezia, Trieste e Parma necessari a garantire adeguati livelli di servizio anche in condizioni di scarsa visibilità;
- l'ammodernamento tecnologico della Torre di controllo di Genova;
- lo schieramento di nuove postazioni operative nella sala di controllo di area di Roma/Ciampino ;

- l'ammodernamento degli impianti aeroportuali di Palermo, Bologna, Ancona, Fiumicino, Olbia, Reggio Calabria, Firenze e Catania.
- l'evoluzione delle funzioni di controllo dell'ACC di Ciampino con i dati provenienti dai nuovi sensori "Modo S".

Nel settore dei servizi di rotta, sono stati realizzati i seguenti interventi:

- installazione di un nuovo Radar di rotta a Ronchi dei Legionari necessario per migliorare la copertura della sorveglianza radar nell'area nazionale del nord-est;
- collegamenti in ponte radio tra vari teleposti remoti (sedi di sistemi di comunicazione Terra/Bordo/Terra) ed i relativi Centri di Controllo di Area, con apparati di sistema tecnologicamente più evoluti ed efficienti.

Sono in fase di completamento:

- l'installazione presso il sito di Poggio Lecceta, del primo Radar "Modo S" a tecnologia evoluta, con il quale è stata effettuata la validazione della nuova classe di sistemi radar in grado di fornire dati di volo più completi e sicuri;
- l'installazione presso i quattro ACC di Roma, Milano, Padova e Brindisi, di un sistema di controllo di riserva (Fall-Back) in grado di garantire la immediata continuità del servizio anche in caso di guasti e/o atti di terrorismo che dovessero verificarsi in uno dei suddetti centri.

Nel campo della "ricerca applicata e pre-operativa", è stato completato il programma "Mediterranean Free Flight (MFF)", parzialmente finanziato con fondi di ricerca europei, il cui successo è stato riconosciuto da tutti i Partners Europei e da Eurocontrol. Con tale programma Enav ha rilanciato la valenza internazionale del proprio "Centro di Simulazione e Sperimentazione" da impiegare, come centro di eccellenza tecnologica, in collaborazione con i principali partners internazionali del settore, per sperimentare tecnologie, applicazioni e procedure operative avanzate, volte alla ricerca di significativi miglioramenti nel campo della sicurezza, dell'affidabilità e delle capacità operative del settore.

La riprova dei successi conseguiti sono rappresentati dalla partecipazione di Enav ai più importanti tavoli europei (SESAR "Single European Sky ATM Research") e dal ruolo di leader giocato

dall'Azienda nelle attività di cooperazione euro-mediterranea. In merito a questo aspetto, Enav sta lavorando ad accordi con i Paesi del Mediterraneo per la definizione della futura politica di assistenza al volo negli spazi aerei della Regione (Functional Airspace Block).

Nel campo delle tecnologie satellitari, che entreranno a far parte dei sistemi di navigazione aerea nei futuri scenari operativi, Enav, nel corso del 2005, ha definito con l'Industria del settore una linea tecnico-programmatica (EGNOS 2 Galileo) per l'impiego di tali tecnologie nel settore dell'Air Traffic Management recuperando, tramite l'Agenzia Spaziale Italiana, i finanziamenti a suo tempo restituiti.

Da evidenziare, inoltre, che al fine di garantire l'efficienza gestionale ed economica nella realizzazione del Piano degli Investimenti, è stato introdotto nel corso del 2005 un sistema di Project Management che permette il monitoraggio continuo dell'avanzamento fisico ed economico dei progetti.

Andamento della gestione operativa

Con il 2005 si chiude una fase cruciale per i sistemi di gestione del traffico aereo che ha visto il consolidarsi di un modello italiano di sistema ATM, automatizzato ed integrato, basato sul processamento dei dati di volo e radar, esteso poi a comprendere anche le unità operative localizzate sulle torri di controllo. L'equipaggiamento tecnico fornito è tra quelli più evoluti in grado di raggiungere il livello ECAC (European Civil Aviation Conference) di "advanced" e per molti aspetti supera anche tale livello. Il risultato è la capacità di gestire lo spazio aereo italiano come un'entità continua, controllata dal radar e senza soluzioni di continuità per soddisfare le esigenze di traffico "gate to gate".

La peculiarità delle realizzazioni che hanno avuto compimento nel 2005 possono essere sintetizzate nel raggiungimento di quattro importanti obiettivi:

- ammodernamento di tutte le componenti di base di un sistema ATM (Comunicazione, Navigazione, Sorveglianza, Aiuti visivi e Automazione), sia a livello aeroportuale che di rotta;
- completa armonizzazione, interoperabilità ed integrazione con il sistema di gestione del traffico aereo Europeo;
- rimodulazione funzionale dello spazio aereo e potenziamento del sistema di rotte, sia quelle dedicate agli arrivi e partenze, che quelle relative ai sorvoli dello spazio aereo nazionale;
- potenziamento dei sistemi e metodi per analisi e classificazione degli eventi collegati alla sicurezza delle operazioni.

I programmi relativi agli obiettivi sopra evidenziati hanno consentito di modulare l'erogazione dei servizi incrementando la capacità di gestione complessiva dell'intero sistema di rotta, in tutte le sue articolazioni, con un miglioramento globale della capacità di carico di circa il +20%, che ha visto l'indice di ritardo (numero di minuti di ritardo per volo assistito) attestarsi ad un valore di 0,32 minuti contro 0,34 del 2004 e 0,39 minuti del 2003. L'indice di puntualità, (numero di voli che non hanno ricevuto penalizzazioni collegabili all'ATM sul numero totale dei voli assistiti), risulta a fine 2005 pari al 98,23% contro il 98,27% del 2004 e il 97,98% del 2003.

Tali valori evidenziano una performance di assoluto valore con una tendenza al miglioramento pur in presenza di un incremento del numero dei movimenti.

Nell'ambito dello sviluppo delle capacità dei sistemi, tra l'altro, è stata perfezionata una pianificazione quinquennale, rimodulabile annualmente tenendo conto delle esigenze delle Compagnie Aeree, delle Società di gestione aeroportuale e degli indirizzi forniti dall'ENAC. Gli obiettivi del piano sono riportati nella sezione italiana del piano di Armonizzazione ed Integrazione Europeo. Oltre ai Centri di Rotta, sono stati inseriti nel piano anche i principali aeroporti nazionali di Fiumicino, Malpensa, Linate, Bergamo, Bologna, Catania, Firenze, Napoli, Palermo, Torino, Venezia.

Dal punto di vista dei sistemi e delle tecnologie il 2005 vede il completamento tecnico e funzionale dei quattro Centri di Controllo del Traffico Aereo, l'apertura della nuova Torre di Controllo di Reggio Calabria, l'ammodernamento del Sistema di gestione del traffico aereo di Torino con la

operatività di un radar di terra, l'ammodernamento del Sistema di gestione del traffico aereo di Bergamo con l'installazione del radar di avvicinamento e del radar di sorveglianza a terra e il rinnovo del Sistema di Venezia con un nuovo radar di avvicinamento.

Sotto il profilo strettamente operativo, nel corso dell'esercizio, sono state attuate importanti modifiche finalizzate al miglioramento delle condizioni di regolarità e sicurezza del trasporto aereo finalizzate anche a soddisfare nuove richieste pervenute da parte delle Compagnie di Navigazione per ridurre i tempi di attesa ed attenuare l'incremento dei costi del carburante e potenziare nel contempo la capacità di gestione in presenza di particolari contingenze come le Olimpiadi Invernali di Torino.

In particolare sono stati progettati e realizzati i seguenti interventi:

- riorganizzazione degli spazi aerei sulla Sardegna e Sicilia;
- riorganizzazione degli spazi aerei superiori di Piemonte, Lombardia e Liguria;
- riorganizzazione degli spazi aerei di Padova ACC;
- riorganizzazione delle rotte dello spazio aereo italiano, potenziando i percorsi in funzione delle maggiori esigenze per direzione di percorrenza;
- riorganizzazione e potenziamento delle rotte di arrivo e partenza da e per aeroporto di Torino finalizzate alle Olimpiadi Invernali;
- riorganizzazione degli spazi aerei e delle rotte collegati all'operatività degli aeroporti nell'area romana;
- modifica dei profili di volo per il traffico aereo nazionale con aumento delle quote massime utilizzabili finalizzate al risparmio di carburante;
- istituzione del servizio di controllo radar di avvicinamento sull'aeroporto di Firenze.

I provvedimenti già realizzati e quelli in corso di realizzazione sono stati inquadrati in un processo di riorganizzazione globale di tutto lo spazio aereo nazionale, che avrà uno sviluppo su base pluriennale, per il quale si sta provvedendo a definire i requisiti di progetto, con Aeronautica Militare ed ENAC, per realizzare un Master-Plan nazionale che assuma il principio del "direct-routing" come elemento fondamentale per orientare la modulazione di tutti gli altri elementi caratterizzanti la gestione del traffico aereo.

Con tale piano si intende anche perseguire un allineamento costante ai requisiti comuni che saranno progressivamente approvati a livello Comunitario nell'ambito dell'emanazione della regolamentazione tecnica per il Cielo Unico Europeo.

Per quanto riguarda gli aspetti più strettamente collegati alla sicurezza delle operazioni, nel corso del 2005 si è proceduto anche ad una sostanziale ridefinizione di metodi e processi specifici adeguandoli alla regolamentazione europea emessa da Eurocontrol; tale attività, che avrà una continuazione per gli aspetti prevalentemente organizzativi dell'intera materia nella prima parte del 2006, sarà volta a realizzare il perfezionamento dei requisiti di funzionamento complessivo sulla base anche della normativa specifica che verrà emanata nell'ambito della regolamentazione per il Cielo Unico Europeo, ed è già stata sviluppata con particolare riferimento a quattro aspetti fondamentali:

- il metodo di classificazione e misurazione degli eventi significativi;
- le procedure relative ad azioni e comportamenti in presenza di errori collegabili a “human factor”;
- l'applicazione consolidata e definitiva delle metodologie legate alla valutazione, classificazione e mitigazione del rischio in materia di fornitura dei servizi in presenza di cambiamenti significativi riguardanti le procedure, l'assetto degli spazi aerei, i sistemi tecnologici e il livello di fornitura dei servizi (Risk Assesment);
- l'attivazione del piano di prevenzione per le incursioni di pista secondo quanto previsto dallo specifico piano di azione elaborato da Eurocontrol.

In particolare tutti i centri di rotta e le funzioni centrali che operano nel settore della qualità e sicurezza sono stati dotati di un software specifico, elaborato in ambito Eurocontrol, per l'analisi e la classificazione degli eventi significativi TOKAI, (Tool Kit for ATM Occurrence Investigation), per l'utilizzo del quale il personale addetto agli uffici sicurezza ha già effettuato il relativo addestramento.

Dal punto di vista dell'analisi quantitativa, per quanto riguarda le operazioni in volo, nel 2005 si è registrato un notevole miglioramento complessivo con un indice annuale che si attesta intorno ad un

valore di circa 3,1 eventi significativi ogni 100.000 voli, contro un valore di 4,85 eventi registrati nel 2004, con un miglioramento globale del 35%. Tale miglioramento raggiunge valori di ulteriore maggiore consistenza per quanto riguarda la componente degli eventi molto significativi che si riducono del 50% rispetto all'anno precedente pur in presenza di un incremento dei voli IFR assistiti.

Relativamente alle operazioni aeroportuali la piena applicazione del piano di prevenzione per le incursioni in pista ha conseguito, per tutti gli aeroporti di competenza Enav, positivi risultati.

In ambito aeroportuale, nell'ottica di determinare un miglioramento delle condizioni di sicurezza per le operazioni relative alla movimentazione degli aeromobili da e per la postazione di sosta, sono state predisposte, congiuntamente con le società di gestione aeroportuale e secondo quanto previsto dalla legge 265 del 9-11-2004, le procedure legate alla gestione dell'APRON. Procedura che è già operativa sugli aeroporti di Fiumicino, Malpensa e Napoli, ed è in fase di avanzata predisposizione anche sugli aeroporti di Linate, Torino, Genova, Bergamo, Venezia, Bologna, Catania, Olbia, Bari, Pescara e Lampedusa.

Personale ed organizzazione

La consistenza del personale al 31 dicembre 2005 risulta di 3.279 unità. Nel corrispondente periodo dell'anno precedente era pari a 3.299 unità. La consistenza media dell'anno è risultata pari a 3.297 unità.

Nel corso dell'esercizio sono iniziati i corsi di formazione per l'inserimento in attività di 122 neo-controllori che inizieranno ad entrare in organico nel corso del 2006 quale turnover naturale per cessazioni strutturali previste nel corrispondente periodo. A fine 2007 sono previste ulteriori immissioni per circa 150 unità operative provenienti dalla selezione effettuata nel corso del 2004. Il progressivo inserimento di nuove risorse tenderà a coprire la nota carenza dell'organico, elevando contemporaneamente il mix qualitativo della forza operativa per renderla compatibile con lo

sviluppo tecnologico e con la normativa nazionale ed internazionale di settore sempre in continua evoluzione.

In tale direzione va inquadrato anche lo sviluppo dell'investimento in "formazione" che ha visto nel corso dell'esercizio l'avvio dell'attività didattica del centro di Forlì, inserito nel polo formativo aeronautico locale, il cui complesso occupa una superficie di 8.000 mq e dispone di tecnologie di assoluta avanguardia a livello europeo ed internazionale.

Nel Centro di formazione di Roma Rupicole si sono intensificate le attività di formazione avanzata e continua; complessivamente nell'anno sono state erogate 163.000 ore di formazione per 1.015 risorse operative.

Da evidenziare, infine, lo sviluppo della formazione manageriale che nel corso dell'anno ha coinvolto non solo i dirigenti ma anche, per la prima volta, la figura dei quadri sui temi della diffusione dei valori aziendali e della gestione delle risorse.

Sul piano organizzativo è proseguita l'azione di razionalizzazione e monitoraggio sulle strutture e sulle procedure operative in un'ottica di snellimento dei processi decisionali.

Sotto il profilo delle relazioni industriali, la strutturale frammentazione tra le rappresentanze sindacali ha comportato a livello aziendale un continuo sforzo di mediazione tra le stesse per prevenire il clima di conflittualità. La situazione sindacale ha richiesto una continua interlocuzione con gli Organismi Istituzionali di riferimento, con l'Organismo di Vigilanza e la stessa Commissione di Garanzia al fine di contenere al massimo le azioni di sciopero effettuate, che sono risultate di gran lunga inferiori a quelle dichiarate.

Inoltre le nuove configurazioni operative, avviate nel primo semestre, hanno contribuito al completamento dei recuperi di efficienza e produttività generati dai suddetti accordi.

Si evidenzia inoltre l'avvio, a fine esercizio, del tavolo di confronto riguardante l'ordinamento professionale, la mobilità geografica, i limiti di impiego operativo e la trattativa sulle misure riguardanti la stabilizzazione del costo del personale per garantire i livelli di efficienza economica previsti dalle norme sui c.d. "requisiti di sistema".

Infine si segnala che, per quanto riguarda la popolazione dei dirigenti è stato introdotto un sistema di misurazione della performance (MBO) e di incentivazione economica coerente con le strategie e gli obiettivi aziendali.

Altri eventi significativi

Fra gli altri eventi di rilievo avvenuti nel 2005 si segnalano:

- la sigla del nuovo protocollo d'intesa con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) che rinnova e migliora le procedure di comunicazione relative ad eventuali incidenti od inconvenienti, istituite con il precedente protocollo del 2000;
- la destinazione dell'aeroporto di Perugia da impianto di servizio informazioni a torre di controllo;
- la costituzione di un Comitato Costi Interno con lo scopo di sovrintendere ed assicurare la messa in atto di tutte le azioni necessarie per la razionalizzazione e il contenimento dei costi aziendali;
- la prosecuzione delle trattative per l'acquisizione del ramo d'azienda Vitrociset;
- la risposta, in data 8 settembre 2005, dell'Agenzia delle Entrate all'istanza di interpello formulata da Enav circa il trattamento fiscale degli utilizzi del fondo stabilizzazione tariffe e fondo rischi e oneri, che conferma la validità della soluzione utilizzata da Enav e pienamente recepita nel Bilancio al 31 dicembre 2004;
- l'avvio di un insieme di attività connesse al passaggio agli International Financial Reporting Standards (IFRS). E' stato infatti ritenuto opportuno, ancorché Enav non sia obbligata alla presentazione di un bilancio secondo i nuovi principi contabili internazionali, prendere in considerazione la tendenza ad uniformarsi a tali principi da parte dei competitors europei di Enav in conformità con gli orientamenti della normativa di settore (Single European Sky);
- l'approvazione in data 7 luglio 2005 da parte del Consiglio d'Amministrazione del nuovo Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D. Lgs. n. 231 del 2001, che regola l'insieme dei diritti, doveri e responsabilità che l'Enav assume nei confronti di tutti coloro con i quali si trova quotidianamente ad interagire nell'ambito della propria attività.

Per quanto riguarda gli adempimenti previsti dal D.Lgs. n.196/2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali), Enav ha in corso le attività di revisione del Documento Programmatico sulla Sicurezza per l'anno 2005 e sta provvedendo al relativo aggiornamento entro il 30 marzo 2006.

Principali dati Economici, Patrimoniali e Finanziari

Dati economici

(in migliaia di Euro)

	2005	2004	Differenza
Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni	684.555	672.236	12.319
Altri ricavi	36.572	16.031	20.541
Totale valore della produzione	721.127	688.267	32.860
Costi del personale	324.892	320.165	4.727
Costi esterni	223.338	221.012	2.326
Ammortamenti e svalutazioni	129.279	127.521	1.758
Totale costi della produzione	677.509	668.698	8.811
Reddito della produzione	43.618	19.569	24.049
Proventi (oneri) finanziari	13.622	7.471	6.151
Rettifiche di valore attività finan.rie	(928)	(166)	(762)
Proventi (oneri) straordinari	2.399	3.154	(755)
Risultato ante imposte	58.711	30.028	28.683

L'esercizio 2005 si chiude con un utile lordo di 58,7 milioni di Euro con un miglioramento di 28,7 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Con riferimento al valore della produzione al 31 dicembre 2005, lo stesso ammonta a 721,1 milioni di Euro e si incrementa di circa 32,9 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente. Tale incremento netto si riferisce per 12,3 milioni di Euro ai ricavi delle vendite e delle prestazioni generato principalmente da:

- i) maggiori ricavi di rotta e terminale per complessivi 20,6 milioni di Euro di cui relativi alla rotta per 18,4 milioni di Euro, a seguito sia dell'incremento delle Unità di Servizio commerciali, che alla tariffa applicata per il 2005, maggiore rispetto al 2004 della sola inflazione programmata (da Euro 68,3 a Euro 69,39);
- ii) riduzione di 1,8 milioni di Euro dei ricavi relativi ai servizi di rotta e terminale resi in regime di esenzione, correlato alla riduzione del corrispondente traffico;
- iii) minor valore dei ricavi conseguenti all'effetto balance dell'anno, balance n-2 e Fondo Stabilizzazione tariffe per 4,3 milioni di Euro.

Il valore della produzione è anche influenzato dall'incremento degli altri ricavi per 20,5 milioni di Euro riferibile sia all'incasso di crediti precedentemente svalutati che al rigiro a conto economico di quote del risconto passivo su finanziamenti PON.

I costi della produzione presentano un incremento di 8,8 milioni di Euro, principalmente per il costo del personale (4,7 milioni di Euro) e gli ammortamenti (1,8 milioni di Euro). I costi esterni, che aumentano di 2,3 milioni di Euro, se confrontati al netto della contribuzione Eurocontrol, che registra un aumento rispetto al 2004 per 10,2 milioni di Euro, subiscono una riduzione effettiva di 7,8 milioni di Euro pari a -4,2%.

Si evidenzia che l'aumento del costo del personale è da attribuire all'attuazione del contratto di categoria del personale non dirigente che ha avuto avvio nell'aprile 2004, producendo i suoi pieni effetti nell'esercizio 2005.

Conseguentemente, la differenza tra il valore ed i costi della produzione risulta pari a 43,6 milioni di Euro con un incremento di 24 milioni di Euro.

L'incremento dei proventi generati dall'attività finanziaria pari a 6,1 milioni di Euro si riferisce per la gran parte al portafoglio titoli gestito, in nome e per conto di Enav, dalla Pioneer Investments.

Si evidenzia infine che il risultato netto di esercizio è pari a un utile di 24 milioni di Euro.

	2005		2004		Differenza	
Risultato ante imposte		58.711		30.028		28.683
Imposte correnti	(40.745)		(27.997)		(12.748)	
Imposte anticipate	(3.018)		11.641		(14.659)	
Imposte differite	9.061	(34.702)	13.418	(2.938)	(4.357)	(31.764)
Utile (perdita) d'esercizio		24.009		27.090		(3.081)

Le imposte nell'anno 2005 risultano pari a 34,7 milioni di Euro. L'aumento, rispetto all'anno precedente, di 31,8 milioni di Euro, risulta dovuto sia ad un maggior carico fiscale corrente per effetto di un maggior utile lordo imponibile, sia alla componente negativa dovuta alle imposte anticipate che avevano caratterizzato positivamente il risultato dell'esercizio 2004 per 11,6 milioni di Euro, che invece hanno inciso nel risultato dell'esercizio 2005 per un importo negativo di circa 3 milioni di Euro.

A proposito di quest'ultima variazione relativa alle imposte anticipate e per una migliore comparazione dei risultati netti, vale la pena ricordare che il risultato netto dell'esercizio 2004 ha beneficiato di imposte anticipate riferibili ad esercizi precedenti per 6,7 milioni di Euro su un totale di 11,6 milioni di Euro. Conseguentemente il risultato netto dell'esercizio in esame, pari a 24 milioni di Euro, va più opportunamente raffrontato con un risultato del 2004 che, in assenza della componente straordinaria di 6,7 milioni di Euro, sarebbe stato di 20,4 milioni di Euro.

Dati patrimoniali

(in migliaia di Euro)

	2005	2004	Variazioni
Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni Immateriali	12.511	4.272	8.239
Immobilizzazioni Materiali escluso imm in corso ed acconti	676.380	607.843	68.537
Immobilizzazioni in corso e acconti	259.960	271.223	(11.263)
Immobilizzazioni Finanziarie	823	823	0
(A) Totale attività immobilizzate	949.674	884.161	65.513
Capitale d'esercizio			
Rimanenze	52.831	45.177	7.654
Crediti ed altre attività	469.014	441.879	27.135
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	223.215	178.108	45.107
Debiti ed altre passività	(405.690)	(378.831)	(26.859)
Fondi per rischi ed oneri e TFR	(108.512)	(129.701)	21.189
(B) Totale capitale d'esercizio	230.858	156.632	74.226
Totale Capitale investito dedotte le passività (A)+(B)	1.180.532	1.040.793	139.739
Coperto da:			
Patrimonio Netto	1.210.255	1.211.246	(991)
Posizione finanziaria netta	29.723	170.453	(140.730)
Posizione finanziaria netta inclusiva delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni (m€ 223.215)	252.938	348.561	(95.623)

Le attività immobilizzate al 31 dicembre 2005 ammontano a 949,7 milioni di Euro e registrano un incremento di 65,5 milioni di Euro rispetto al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004. Tale variazione netta è composta da:

- i) incremento netto delle immobilizzazioni immateriali per 8,2 milioni di Euro;
- ii) aumento netto delle immobilizzazioni materiali per 68,6 milioni di Euro dovuto ad un incremento di 188,5 milioni di Euro per cespiti entrati in esercizio nel 2005 confrontato con un decremento, per gli ammortamenti dell'esercizio, di 119,9 milioni di Euro.

Il capitale d'esercizio che ammonta a 230,8 milioni di Euro si è incrementato di 74,2 milioni di Euro rispetto al dato dell'esercizio precedente. Tale incremento è essenzialmente attribuibile a:

- i) crediti ed altre attività per complessivi 27,1 milioni di Euro, dovuti essenzialmente a somme non ancora incassate dal Ministero dell'Economia e Finanze per importi riferiti ad esenzioni del 2004;
- ii) incremento dei debiti ed altre passività per 26,8 milioni di Euro dovuto principalmente al dividendo da erogare all'azionista;
- iii) decremento dei fondi rischi per 21,2 milioni di Euro essenzialmente per l'utilizzo del fondo stabilizzazione tariffe e fondo imposte differite;
- iv) incremento delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni per 45,1 milioni di Euro a seguito essenzialmente di un nuovo investimento finanziario perfezionato alla fine del 2005.

Per effetto di tali variazioni il capitale investito, al netto delle passività, risulta incrementato di 139,7 milioni di Euro ed è pari a 1.180,5 milioni di Euro. La risultante della maggiore copertura del Patrimonio Netto rispetto al capitale investito corrisponde alla posizione finanziaria netta pari a 29,7 milioni di Euro.

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni, pari a 223,2 milioni di Euro, possono essere considerate liquidità in quanto investimenti monetizzabili e, pertanto, la posizione finanziaria è pari a 252,9 milioni di Euro.

Dati finanziari

Migliaia di Euro		
Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2004 - (Debiti)/Disponibilità liquide		348.561
Risultato dell'esercizio	24.009	
Ammortamenti delle immobilizzazioni	120.720	
Accantonamento TFR netto utilizzi	2.326	
Autofinanziamento del periodo		147.055
Incremento immobilizzazioni immateriali		(9.002)
Investimenti in immobilizzazioni materiali		(177.753)
Variazione del capitale circolante netto:		
Decremento/(Incremento) dei crediti e ratei e risconti attivi	(32.529)	
Incremento/(Decremento) dei debiti, fondi rischi e ratei e risconti passivi	(23.394)	
		(55.923)
Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2005 - (Debiti)/Disponibilità liquide		252.938

La variazione in diminuzione della posizione finanziaria netta pari a 95,7 milioni di Euro, (da 348,6 milioni di Euro a 252,9 milioni di Euro) è attribuibile all'aumento di alcune poste del capitale circolante netto, in particolare crediti verso clienti, ed alle spese per investimenti, il tutto non sufficientemente coperto dall'autofinanziamento.

Per un maggior dettaglio della variazione della posizione finanziaria si rimanda al prospetto di dettaglio n. 1 allegato alla presente relazione.

Rapporti con le parti correlate

L'unica controllata è costituita dal consorzio SICTA (Sistemi Innovativi per il Controllo del Traffico Aereo) che realizza progetti di ricerca nell'ambito dei sistemi relativi ai servizi del traffico aereo, alla meteorologia ed al monitoraggio del territorio e dell'ambiente, con partecipazione di Enav pari al 60% del Fondo Consortile.

In ottemperanza a quanto previsto dall' art. 2428 commi 3 e 4 del Codice Civile, si attesta che:

- non sono possedute né azioni né quote della controllante, né in nome proprio né per il tramite di società controllate;
- nel corso dell'esercizio non sono state acquistate o alienate dalla società né azioni proprie né azioni o quote dalla società controllante.

Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'Esercizio

I competenti Organi statutari di Enav SpA e di Vitrociset SpA hanno dato il via libera alla prosecuzione delle attività per l'acquisizione da parte di Enav del ramo di azienda di Vitrociset che cura la conduzione e la manutenzione degli impianti di assistenza al volo.

Previa stipula del contratto preliminare, Enav acquisirà in via definitiva le quote di Vitrociset Sistemi Srl; società, a tal fine già costituita da Vitrociset e che nel frattempo risulterà conferitaria del ramo d'azienda concordato.

In data 17 febbraio 2006 è stato inaugurato il Centro di formazione "Academy" di Forlì, l'istituto attraverso il quale Enav formerà i Controllori del Traffico Aereo italiani. L'opera è stata realizzata con il contributo del Comune di Forlì e del Ministero dell'Economia; gli allestimenti e le infrastrutture tecnologiche sono invece stati realizzati interamente da Enav. L'Academy, anche a seguito del protocollo d'intesa siglato con l'Università di Bologna - Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale - contribuisce a creare, unitamente all'aeroporto di Forlì e l'istituto Tecnico Aeronautico Statale, un "polo aeronautico" di eccellenza che pone l'Italia e l'Enav all'avanguardia del settore.

Evoluzione prevedibile della gestione

Per quanto riguarda la prevedibile evoluzione della gestione, l'andamento economico del prossimo esercizio, come peraltro previsto dal budget 2006, sarà influenzato dai contenuti della legge finanziaria di fine 2005, sia per quanto riguarda la configurazione dei ricavi aziendali (ripartizione tra clienti terzi e Stato) sia per il livello di efficienza per i costi operativi e del personale previsto nella misura del 5% rispetto all'anno precedente.

Proposte all'Assemblea

Signor Azionista,

il bilancio al 31 dicembre 2005 che viene sottoposto all'approvazione dell'Assemblea riporta un utile netto di esercizio pari ad Euro 24.009.485,34.

Se si concorda con i criteri seguiti per la redazione del bilancio e con i principi contabili ivi utilizzati, preso atto, anche, della relazione del Collegio Sindacale e della Società di Revisione, si invita ad approvare:

- la relazione degli amministratori sull'andamento della gestione;
- il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2005 nel suo insieme e nelle singole appostazioni;
- la destinazione dell'utile di esercizio, pari ad Euro 24.009.485,34, a riserva legale per il 5%, pari a Euro 1.200.474,27 in conformità all'art. 2430 del Codice Civile e, per il restante importo di Euro 22.809.011,07, a riserva per utile a nuovo.

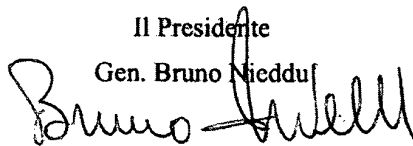
Con l'approvazione del presente bilancio, viene a scadere il mandato a suo tempo conferito al Consiglio di Amministrazione. Si rende, pertanto, necessario provvedere alla nomina del Consiglio di Amministrazione per il triennio 2006-2008 ed alla definizione dei correlati emolumenti.

Si invita, pertanto, a deliberare in merito.

La presente relazione è parte integrante
del bilancio approvato in data 22 febbraio 2006
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Gen. Bruno Nieddu



BILANCIO CONSUNTIVO

BILANCIO CIVILISTICO AL 31 DICEMBRE 2005

Stato Patrimoniale e Conto Economico
(in unità di Euro)

Stato patrimoniale

ATTIVO		31.12.2005	31.12.2004
A)	Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
	Totale	0	0
B)	Immobilizzazioni		
I	Immobilizzazioni immateriali		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.489.224	0
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	10.926.454	4.272.459
7)	altre	95.015	0
	Totale	12.510.693	4.272.459
II	Immobilizzazioni materiali		
1)	terreni e fabbricati	114.123.857	94.245.544
2)	impianti e macchinario	558.851.602	510.711.369
4)	altri beni	3.404.657	2.885.564
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	259.960.403	271.222.767
	Totale	936.340.519	879.065.244
III	Immobilizzazioni finanziarie		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	704.900	704.900
d)	altre imprese	118.182	118.182
	Totale	823.082	823.082
	Totale immobilizzazioni	949.674.294	884.160.785
C)	Attivo circolante		
I	Rimanenze		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	52.831.323	45.176.997
	Totale	52.831.323	45.176.997
II	Crediti		
1)	verso clienti		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	243.315.331	195.305.144
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
2)	verso imprese controllate		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	95.000	0
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
3)	verso imprese collegate		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	0	0
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
4 bis)	crediti tributari		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	83.947.247	83.010.050
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo	104.414.670	120.344.924
4 ter)	imposte anticipate		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	11.330.746	14.348.473
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
5)	verso altri		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	8.534.600	12.519.241
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
6)	per Balance Eurocontrol		
a)	esigibili entro l'esercizio successivo	16.001.071	14.888.042
b)	esigibili oltre l'esercizio successivo		
	Totale crediti	467.638.665	440.415.874
III	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
4)	altre partecipazioni	2.334.998	1.000.611
6)	altri titoli	220.879.518	177.107.251
	Totale	223.214.516	178.107.862
IV	Disponibilità liquide		
1)	depositi bancari e postali	29.723.211	170.452.982
	Totale	29.723.211	170.452.982
	Totale attivo circolante	773.407.715	834.153.715
D)	Ratei e risconti		
	Totale	1.374.710	1.463.828
	Totale	1.374.710	1.463.828
	TOTALE ATTIVO	1.724.456.719	1.719.778.328

Stato patrimoniale

PASSIVO		31.12.2005	31.12.2004
A)	Patrimonio netto		
I	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
II	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0
III	Riserva di rivalutazione	0	0
IV	Riserva legale	2.535.990	1.181.502
V	Riserve statutarie	0	0
VI	Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0
VII	Altre riserve:	0	0
	- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
	- Riserva straordinaria	960.972	225.692
	- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
	Totale altre riserve	61.965.575	61.230.295
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	24.009.485	27.089.768
	Totale	1.210.255.435	1.211.245.950
B)	Fondi per rischi ed oneri		
2)	Fondo imposte anche differite	4.734.391	13.592.358
3)	altri	59.596.881	74.254.133
	Totale	64.331.272	87.846.491
C)	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	44.180.752	41.854.771
D)	Debiti		
6)	acconti		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	59.181.585	56.525.303
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
7)	debiti verso fornitori		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	138.096.467	117.848.054
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
9)	debiti verso imprese controllate		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	1.309.713	124.484
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
12)	debiti tributari		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	14.830.459	11.951.663
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
13)	debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	22.490.099	30.248.501
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
14)	altri debiti		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo	60.178.724	31.319.100
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo		
15)	debiti Balance Eurocontrol		
a)	liquidabili entro l'esercizio successivo		
b)	liquidabili oltre l'esercizio successivo	0	16.693.539
	Totale	296.087.047	264.710.644
E)	Ratei e risconti	109.602.213	114.120.472
	Totale	109.602.213	114.120.472
	TOTALE PASSIVO	1.724.456.719	1.719.778.328
	CONTI D'ORDINE		
	- Beni Immobili Trasferiti	1	1
	- Fidejussioni	53.043.459	29.351.856

Conto Economico

	31.12.2005		31.12.2004	
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
Ricavi delle prestazioni	656.773.099		634.010.449	
Rettifiche tariffe per Balance del periodo	3.106.336		14.888.042	
Utilizzo balance anno n-2	16.693.539		(24.473.804)	
Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	9.975.369		43.456.542	
Variazioni per balance	(1.993.307)		4.034.409	
Variazioni per consuntivazione esenzioni	0	684.555.036	320.247	672.235.885
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		2.101.160		0
5) Altri ricavi e proventi		34.471.390		16.030.707
Totale valore della produzione		721.127.586		688.266.592
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(8.657.019)		(8.086.590)
7) Per servizi		(217.248.947)		(207.315.125)
8) Per godimento di beni di terzi		(3.812.678)		(3.437.930)
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	(233.400.576)		(229.473.602)	
b) Oneri sociali	(74.675.108)		(72.433.925)	
c) Trattamento di fine rapporto	(8.779.050)		(8.227.785)	
e) Altri costi	(8.037.153)	(324.891.887)	(10.029.792)	(320.165.104)
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(763.615)		0	
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(119.956.529)		(109.173.780)	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		0	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(8.558.173)	(129.278.317)	(15.346.869)	(124.520.649)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		7.654.326		(856.016)
12) Accantonamenti per rischi		0		(3.000.000)
13) Altri accantonamenti		0		0
14) Oneri diversi di gestione		(1.274.654)		(1.316.638)
Totale costi della produzione		(677.509.176)		(668.698.053)
Differenza fra valore e costi della produzione		43.618.410		19.568.540
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15) Proventi da partecipazioni		222.529		0
16) Altri proventi finanziari				
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	8.172.071		2.621.908	
d) proventi diversi dai precedenti	6.117.760	14.289.831	4.783.197	7.405.105
17) Interessi e altri oneri finanziari		(1.308.686)		(58.840)
17-bis) Utili e perdite su cambi		417.990		124.851
Totale proventi e oneri finanziari		13.621.664		7.471.116
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18) Rivalutazioni		4.091		0
19) Svalutazioni				
a) di partecipazioni	(18.971)		(3.576)	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	(912.937)	(931.908)	(162.353)	(165.929)
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie		(927.817)		(165.929)
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20) Proventi		12.820.049		8.058.425
21) Oneri				
imposte relative a esercizi precedenti	(1.022.225)		(1.715.107)	
sopravvenienze passive	(9.398.641)	(10.420.866)	(3.188.564)	(4.903.671)
Totale proventi e oneri straordinari		2.399.183		3.154.754
Risultato prima delle imposte		58.711.440		30.028.481
22) Imposte dell'esercizio				
Imposte correnti	(40.745.546)		(27.997.313)	
Imposte differite	9.061.319		13.417.840	
Imposte anticipate	(3.017.728)	(34.701.955)	11.640.760	(2.938.713)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		24.009.485		27.089.768

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CIVILISTICO
al 31 dicembre 2005

Aspetti di carattere generale

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2005 è stato redatto in ottemperanza a quanto disciplinato dal Codice Civile in materia di bilancio civilistico così come modificato dalle nuove disposizioni legislative contenute nel D. Lgs n.6 del 17 gennaio 2003 e successive modifiche e integrazioni.

Laddove applicabile e sempre se non in contrasto con la normativa indicata dal Codice Civile, è stato redatto in conformità ai principi contabili indicati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, come modificati dall'Organismo Italiano di Contabilità al fine di recepire le varianti introdotte dalla riforma del diritto societario.

La struttura dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico è conforme pertanto agli art. 2424 e 2425 del Codice Civile, così come modificato dalle nuove disposizioni legislative.

Nell'ambito della predisposizione del bilancio si sono osservati i postulati generali della chiarezza e della rappresentazione veritiera e corretta, nonché i principi di redazione previsti dall'art. 2423 bis del Codice Civile e, più precisamente:

- la valutazione delle voci è stata effettuata secondo prudenza e nella prospettiva di continuazione dell'attività, nonché tenendo conto della funzione economica degli elementi attivi e passivi considerati;
- si è tenuto conto dei proventi e degli oneri di competenza dell'esercizio, indipendentemente dalla data dell'incasso o del pagamento;
- si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura di questo;
- gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente;
- i criteri di valutazione non sono stati modificati rispetto al precedente esercizio.

Tutti gli importi indicati nella nota integrativa sono espressi, salvo ove diversamente indicato, in migliaia di Euro. Alla nota stessa sono allegati n. 5 prospetti di dettaglio che ne costituiscono parte integrante.

Inoltre, al solo fine di garantire la comparabilità dei dati, si è proceduto ad operare alcune riclassifiche ai dati relativi al bilancio d'esercizio 2004 che hanno interessato esclusivamente la voce crediti tributari ed, in modo marginale, alcune voci relative al conto economico.

Si fa presente che la società non redige il bilancio consolidato ai sensi dell'art.28 del D.Lgs. 9 aprile 1991 n.127 in quanto l'impatto delle risultanze contabili dell'unica società controllata, sulla presente relazione, risulta irrilevante.

Principi contabili e criteri di valutazione

Di seguito si riportano i principali criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio d'esercizio.

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 ammortizzate in tre esercizi in quote costanti così come il software. Le migliorie su beni di terzi vengono ammortizzate in base alla durata residua dei relativi contratti di locazione.

Ove richiesto dalla normativa in vigore i costi aventi utilità pluriennale sono iscritti nell'attivo patrimoniale con il consenso del Collegio Sindacale.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, aumentato degli oneri di diretta imputazione, 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 in relazione alla loro possibilità di utilizzazione. Per il primo anno di esercizio l'aliquota di ammortamento viene ridotta del 50%.

L'immobilizzazione che alla data di chiusura dell'esercizio risulti durevolmente di valore inferiore a quello determinato secondo quanto sopra riportato, viene iscritta a tale minor valore; laddove nei successivi bilanci vengano meno i motivi della rettifica effettuata si procederà ad una rivalutazione nei limiti del costo.

Le aliquote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali utilizzate tengono conto dei criteri indicati nei principi guida emanati da Eurocontrol e risultano complessivamente conformi a quelle fiscali e sono le seguenti:

Fabbricati.....	4%
Impianti (radiofonici, di registrazione, di sincronizzazione e centri di controllo, centrali manuali ed elettromeccaniche, ponti radio, apparecchiature di segnalazione, sistemi telefonici elettronici)	14%
Apparecchiature per elaborazione dati.....	20%
Autovetture e autoveicoli da trasporto.....	25%
Velivoli aziendali	10%
Attrezzatura varia e minuta.....	14%
Mobili e macchine d'ufficio.....	10%

I contributi in conto capitale ricevuti sugli investimenti effettuati negli aeroporti del sud (Pon Trasporti) vengono accreditati al conto economico gradatamente in misura proporzionale agli ammortamenti dei cespiti cui si riferiscono mediante l'utilizzo della tecnica contabile del risconto passivo. Mentre i contributi in conto capitale ricevuti fino all'esercizio 2002 sono stati iscritti a specifica riserva del Patrimonio Netto al netto delle relative imposte differite in quanto assoggettati a tassazione in quote costanti nell'esercizio in cui sono stati incassati e nei quattro successivi.

I contributi a valere su spese di ricerca sostenute nell'ambito di progetti finanziati dalla C.E.E., vengono accreditati al conto economico allorché incassati.

Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori, rettificato in caso di perdita durevole di valore. Qualora negli esercizi successivi vengono meno i motivi di tale rettifica si procederà ad una rivalutazione nei limiti della svalutazione effettuata.

Rimanenze

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio ad uso specifico relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del volo, sono valutate con il metodo del costo medio ponderato. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate mediante rettifica diretta del valore dell'attivo.

Crediti

I crediti sono iscritti al valore nominale eventualmente rettificato per tenere conto del presumibile valore di realizzo.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni sono iscritte al costo d'acquisto incrementato degli oneri accessori utilizzando il criterio del costo medio ponderato e vengono valutate al minore tra il costo e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato. Qualora negli esercizi successivi vengono meno i motivi delle rettifiche effettuate, si procederà ad una rivalutazione nei limiti delle svalutazioni eseguite.

Operazioni in valuta

Le attività e le passività in moneta estera sono rilevati in contabilità in Euro al cambio in vigore alla data in cui si effettua l'operazione. A fine esercizio tali attività e passività sono esposti 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 ricavi e i costi comuni a due o più esercizi e la cui entità varia in ragione del tempo, di competenza dell'esercizio ma che verranno conseguiti o sostenuti in esercizi successivi e quelli conseguiti o sostenuti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi.

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

Comprende l'ammontare delle quote accantonate a fronte dei debiti nei confronti del personale dipendente relativo al trattamento per fine rapporto di lavoro, al netto degli anticipi erogati, calcolate in conformità alle disposizioni di legge, al contratto collettivo nazionale di categoria e agli accordi aziendali.

Debiti

Sono iscritti al valore nominale.

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.

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 del loro recupero. Le imposte differite sono sempre rilevate a meno che non sia ritenuto improbabile che il relativo debito insorga.

Commento alle voci dello Stato PatrimonialeATTIVITA'Attivo Immobilizzato*Immobilizzazioni Immateriali*

Le immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2005 ammontano a 12.510 migliaia di Euro (4.272 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio sono state le seguenti:

Descrizione	Saldo al 31.12.04	Incrementi	Ammortamento	Saldo al 31.12.05
Diritti di utilizz.ne opere dell'ingegno	0	2.234	(745)	1.489
Immobilizzazioni in corso ed acconti	4.272	6.654	0	10.926
Altre immobilizzazioni immateriali	0	114	(19)	95
Totale	4.272	9.002	(764)	12.510

L'incremento della voce "diritti di utilizzazione opere dell'ingegno" pari, al netto degli ammortamenti dell'esercizio, a 1.489 migliaia di Euro si riferisce per 329 migliaia di Euro all'acquisto di licenze d'uso e per 1.160 migliaia di Euro all'acquisto di software sia ad utilizzo operativo, come supporto per l'attività di pianificazione risorse ed investimenti in campo aeroportuale ed in rotta, che gestionale.

Le "immobilizzazioni in corso ed acconti", incrementatesi nell'esercizio di 6.654 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente a:

- i) capitalizzazione di costi connessi allo sviluppo di un software che prevede la realizzazione di un sistema di elaborazione dei dati di volo di nuova generazione denominato Flight Data Processing (FDP), sviluppato in collaborazione anche con Francia e Svizzera, per 4.378 migliaia di Euro;
- ii) software inerente un sistema di controllo di riserva, Fall Back, in grado di garantire la continuità del servizio in caso di guasti occorsi a quello principale, per 1.670 migliaia di Euro;
- iii) capitalizzazione dei costi del personale che operano sui programmi di investimento in corso di esecuzione per 574 migliaia di Euro;

iv) acquisto di software ad uso operativo e gestionale in corso di implementazione.

La voce “altre immobilizzazioni immateriali” pari, al netto dell’ammortamento dell’esercizio, a 95 migliaia di Euro riguarda migliorie effettuate su beni di terzi.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2005 ammontano a 936.340 migliaia di Euro (879.065 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) registrando un incremento netto di 57.275 migliaia di Euro.

Nella tabella seguente viene riportata la movimentazione del saldo delle immobilizzazioni materiali avvenuta nel corso dell’esercizio e nel prospetto di dettaglio n. 2, allegato alla presente nota integrativa, la suddivisione dei movimenti distinti tra costo storico e fondo ammortamento così come richiesto dall’art. 2427 comma 1 punto 2) del Codice Civile:

Descrizione	Saldo al 31.12.04	Incrementi	Decrementi	Ammortamento	Saldo al 31.12.05
Terreni e fabbricati	94.246	26.111	0	(6.233)	114.124
Impianti e macchinario	510.711	160.926	0	(112.786)	558.851
Altri beni	2.886	1.456	0	(937)	3.405
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	271.222	166.498	(177.760)	0	259.960
Totale	879.065	354.991	(177.760)	(119.956)	936.340

Gli incrementi complessivi dell’esercizio pari a 354.991 migliaia di Euro si riferiscono:

a) per 188.493 migliaia di Euro sia a beni acquistati nell’esercizio e di diretto utilizzo che ad investimenti ultimati ed entrati in funzione nel corso dell’esercizio, tra cui si evidenziano l’allestimento della nuova torre con nuovi sistemi di telecomunicazioni e meteo dell’aeroporto di Ancona Falconara, i nuovi radar di avvicinamento di Venezia Tessera, Firenze e Bergamo ed i radar di rotta di Ronchi dei Legionari, l’ammodernamento di alcuni impianti aeroportuali tra cui quello di Catania, lo schieramento di nuove postazioni operative nella sala di Controllo di Area di Roma e l’allestimento del nuovo centro di formazione di Forlì;

b) per 166.498 migliaia di Euro ad immobilizzazioni in corso ed acconti di cui 164.971 migliaia di Euro ad investimenti in corso di esecuzione relativi al Piano di Investimenti 2004 – 2006 tra cui la prima fase del Piano Radar, l’ammodernamento delle radioassistenze ed il Disaster Recovery e per 1.527 migliaia di Euro alla capitalizzazione dei costi diretti del personale che lavora sui programmi

in corso di esecuzione. I decrementi delle immobilizzazioni in corso ed acconti riguardano per 176.840 migliaia di Euro il rilascio a cespiti dei programmi di investimento ultimati nel 2005 e per il residuo importo riclassifiche effettuate a seguito di sistemazioni contabili.

L'ammortamento dell'esercizio delle immobilizzazioni materiali è stato pari a 119.956 migliaia di Euro, di cui circa il 10% relativo a programmi di investimento finanziati dai contributi in conto capitale ricevuti nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON) finalizzato ad interventi negli aeroporti del sud, per contributi sospesi negli esercizi precedenti e rilasciati a conto economico per lo stesso ammontare degli ammortamenti generati dagli investimenti a cui si riferiscono.

Sono ancora in corso le complesse procedure di valorizzazione dei cespiti di natura demaniale, precedentemente pertinenti ad altre Amministrazioni, identificati nell'Allegato F del D.M. 14 novembre 2000, pubblicato su G.U. n. 174 del 28/7/2001. A questo riguardo si evidenzia che è in corso di formalizzazione un'apposita convenzione con l'Agenzia del Territorio. Concluse tali attività, i cespiti attualmente evidenziati nei conti d'ordine ad un valore simbolico, saranno iscritti nell'attivo con contropartita patrimonio netto della Società, senza ulteriori aggravii per oneri di natura fiscale.

Immobilizzazioni Finanziarie

Il saldo al 31 dicembre 2005, invariato rispetto all'esercizio precedente, è pari complessivamente a 823 migliaia di Euro e si riferisce per 705 migliaia di Euro alla partecipazione detenuta nel Consorzio SICTA pari ad una quota di possesso del 60% del fondo consortile, per 100 migliaia di Euro alla partecipazione del 10% nel Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq e per le restanti 18 migliaia di Euro alla quota del 18% nel gruppo europeo di interesse economico ESSP.

Il CIITI (Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq) esegue, per conto del Ministero per gli Affari Esteri e/o del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i servizi finalizzati all'elaborazione del "Piano Nazionale dei Trasporti" per l'Iraq.

Il Gruppo Europeo di Interesse Economico ESSP (European Satellite Services Provider) ha come obiettivo la gestione operativa del satellite EGNOS e la commercializzazione del relativo segnale.

Con riferimento all'attività svolta dalla controllata SICTA si rimanda a quanto riportato nell'ambito della relazione sulla gestione.

Relativamente ai rapporti economici, intercorsi con la controllata nell'esercizio 2005, si evidenziano costi e ricavi per Enav pari rispettivamente a 915 migliaia di Euro e 95 migliaia di Euro.

I dati patrimoniali del SICTA sono i seguenti:

Sede: Capodichino (NA)	Importi (migliaia di Euro)
Fondo consortile	1.033
Patrimonio netto contabile al 31 dicembre 2005	1.405
Utile dell'esercizio	96
Quota di partecipazione ENAV	60%
Patrimonio netto contabile pro -quota	843
Valore in bilancio al 31 dicembre 2005	705

Attivo circolante

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, rappresentate da parti di ricambio, ammontano al 31 dicembre 2005 a 52.831 migliaia di Euro (45.177 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) con un incremento netto nell'esercizio pari a 7.654 migliaia di Euro principalmente connesso all'acquisto di parti di ricambio di prima dotazione per sistemi di recente fornitura nonché all'approvvigionamento di materiali consumabili a supporto principalmente dei sistemi radar nazionali. La movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.04	Variazione	Saldo al 31.12.05
Magazzino fiduciario	46.091	7.476	53.567
Magazzino diretto	4.571	(148)	4.423
	50.662	7.328	57.990
Fondo Svalutazione magazzino	(5.485)	326	(5.159)
Totale netto	45.177	7.654	52.831

Con riferimento all'utilizzo del fondo svalutazione magazzino per 326 migliaia di Euro, si evidenzia che a seguito del completamento degli inventari fisici effettuati sulla gran parte dei magazzini

periferici e centrali, si è proceduto a riallineare i dati contabili con quanto emerso da tali verifiche mediante utilizzo parziale del fondo svalutazione magazzino accantonato a tal fine negli esercizi precedenti. Tale fondo copre anche le parti di ricambio, classificate nell'ambito del magazzino fiduciario, che risultano obsolete a fine esercizio (3.774 migliaia di Euro) e destinate al fuori uso. Le parti di ricambio presenti nel magazzino fiduciario sono depositate presso la società manuttrice degli impianti che li gestisce per conto dell'Enav.

Crediti

Crediti verso clienti

I crediti verso clienti, tutti con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 243.315 migliaia di Euro (195.305 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e sono così composti:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04
Crediti verso Eurocontrol	113.324	119.307
Crediti verso Ministero dell'Econ. e Finanze	149.730	102.817
Crediti verso altri clienti	8.915	6.684
Crediti in sofferenza	4.849	6.246
	276.818	235.054
Fondo svalutazione crediti	(33.503)	(39.749)
Totale crediti verso clienti	243.315	195.305

Il "credito verso Eurocontrol" si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2005. Si fa presente che nei mesi successivi alla chiusura dell'esercizio sono stati incassate 32.615 migliaia di Euro.

Il "credito verso il Ministero dell'Economia e Finanze" pari a 149.730 migliaia di Euro riguarda la parte del servizio di assistenza al volo prestato dall'Enav che per legge risulta a carico di tale Ministero, quali:

- i) voli di stato e voli umanitari;
- ii) le agevolazioni a favore dei vettori per il servizio di terminale nazionale;
- iii) il riconoscimento dei costi connessi agli aeroporti a basso traffico.

L'incremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto al mancato incasso del credito maturato al 31 dicembre 2004.

I "crediti in sofferenza" interamente svalutati, mediante accantonamento al fondo svalutazione crediti, si riferiscono ai crediti per l'assistenza al volo sorti precedentemente all'adesione ad Eurocontrol. Il decremento di 1.397 migliaia di Euro riguarda gli incassi ottenuti nel corso del 2005.

Il "fondo svalutazione crediti" pari a 33.503 migliaia di Euro (39.749 migliaia di euro al 31 dicembre 2004) ha subito nel periodo un decremento netto pari a 6.246 migliaia di Euro in seguito alle seguenti movimentazioni:

Descrizione	Saldo al 31.12.04	Incrementi	Decrementi		Saldo al 31.12.05
			cancellazioni	assorbimenti	
Fondo svalutazione crediti	39.749	4.937	(3.174)	(8.009)	33.503
Totale	39.749	4.937	(3.174)	(8.009)	33.503

L'incremento dell'esercizio pari a 4.937 migliaia di Euro, si riferisce alla svalutazione di crediti dubbi relativi ad anni precedenti e riguardanti principalmente i crediti verso vettori per ricavi di terminale.

Il decremento, pari a complessive 11.183 migliaia di Euro, si riferisce per 3.174 migliaia di Euro a cancellazioni di crediti in quanto considerati non più recuperabili e riguardanti i crediti di rotta, e per 8.009 migliaia di Euro all'incasso di crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti di cui per 1.397 migliaia di Euro relativi a quote di piani di rientro su crediti in sofferenza.

Crediti verso imprese controllate

Il saldo al 31 dicembre 2005, pari a 95 migliaia di Euro, si riferisce interamente al credito verso la società controllata Sicta per il canone di locazione degli uffici di proprietà di Enav.

Crediti tributari

Ammontano complessivamente a 188.362 migliaia di Euro (203.355 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e sono così composti:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04
<i>Entro i dodici mesi</i>		
Crediti verso erario per IVA	60.822	38.389
Crediti verso erario per IVA da definizione pattizia	23.125	23.125
Crediti per imposte dirette	0	21.496
<i>Totale entro i dodici mesi</i>	<i>83.947</i>	<i>83.010</i>
<i>Oltre i dodici mesi</i>		
Crediti verso erario per IVA	104.415	97.220
Crediti verso erario per IVA da accordo transattivo	0	23.125
<i>Totale oltre i dodici mesi</i>	<i>104.415</i>	<i>120.345</i>
Totale complessivo	188.362	203.355

Il “credito verso erario per IVA” oltre i dodici mesi, pari a 104.415 migliaia di Euro, si riferisce al credito relativo agli esercizi 2001, 2002 e primo trimestre 2003 chiesto a rimborso comprensivo degli interessi maturati, pari a 7.195 migliaia di Euro. Tali interessi sono stati iscritti in conformità a quanto stabilito dall’art. 38 bis del D.P.R. 633/72 e sono riferiti per 2.674 migliaia di Euro alla quota di competenza del 2005 e per 4.521 migliaia di Euro agli esercizi precedenti. Quest’ultimo importo è stato pertanto contabilizzato tra i proventi straordinari. Tale credito è stato classificato oltre i dodici mesi in quanto, sugli elementi di fatto disponibili, si ritiene ragionevolmente che non verrà incassato entro l’esercizio successivo. Per favorire la comparabilità dei dati l’importo relativo all’esercizio 2004 è stato riclassificato seguendo lo stesso criterio.

Il “credito verso erario per IVA derivante dalla definizione pattizia”, pari a 23.125 migliaia di Euro, si è decrementato di pari importo nel corso dell’esercizio in seguito all’incasso della rata del 2005; la restante parte verrà incassata nel 2006.

Il decremento del “credito per imposte dirette” al 31 dicembre 2005 rispetto all’esercizio precedente è dovuto ad un maggior carico fiscale che ha comportato un debito per imposte correnti e la conseguente classificazione del credito d’imposta IRES ed IRAP derivante anche dagli acconti versati, per complessivi 33.815 migliaia di Euro ed il credito per ritenute subite nell’esercizio pari a 370 migliaia di Euro, a riduzione del debito tributario per le imposte correnti dovute sul reddito 2005 come successivamente riportato nell’ambito della voce “debiti tributari”.

Imposte anticipate

Ammontano a 11.331 migliaia di Euro (14.348 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e sono iscritte prevalentemente su fondi rischi tassati, fondo svalutazione crediti e fondo svalutazione rimanenze. Il decremento netto dell'esercizio pari a 3.018 migliaia di Euro è dovuto sia alle quote dedotte nell'esercizio di svalutazione crediti e fondi tassati che alla rilevazione di imposte anticipate sugli accantonamenti dell'esercizio assoggettati a tassazione. Si rimanda al prospetto di dettaglio n. 3 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

La voce in oggetto, interamente con scadenza entro i 12 mesi, ha un saldo pari a 8.534 migliaia di Euro (12.519 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04
Crediti verso INPDAP	14	1.572
Crediti per gestione patrimoniale	2.830	1.732
Crediti verso Amministrazione Difesa	199	6.089
Credito verso ASI	2.100	-
Depositi cauzionali	429	405
Crediti verso il personale	546	431
Crediti diversi	6.038	2.290
	12.156	12.519
Fondo svalutazione altri crediti	(3.622)	-
Totale	8.534	12.519

Il "credito verso INPDAP" si è decrementato nel corso dell'esercizio per 1.558 migliaia di Euro a seguito dell'incasso delle quote residue del Trattamento di Fine Servizio (TFS) del personale che ha optato per il passaggio al Trattamento di Fine Rapporto.

Il "credito per gestione patrimoniale" si riferisce alla liquidità in euro ed in valuta non investita in titoli al 31 dicembre 2005 dalla società che gestisce gli investimenti finanziari di Enav ed adeguata ai cambi di fine anno.

Il “credito verso l’Amministrazione Difesa” derivante dagli interventi effettuati da Enav presso gli Area Control Center (ACC) e di competenza dell’Aeronautica Militare Italiana (AMI), si è decrementato in seguito all’incasso del credito avvenuto nel mese di giugno.

Il “credito verso l’Agenzia Spaziale Italiana (ASI)” pari a 2.100 migliaia di Euro è sorto in seguito al pagamento effettuato da Enav all’ASI nell’ambito del quinto protocollo aggiuntivo all’accordo di collaborazione nel campo della navigazione aerea a mezzo di sistemi satellitari, GNSS Support Program, e risultato successivamente non dovuto in quanto tale ricerca verrà finanziata con i fondi della legge 10/2001.

Il “credito verso il personale” si riferisce principalmente alle anticipazioni erogate per missioni operative ed addestrative effettuate dal personale dipendente.

La voce “crediti diversi” include le somme relative alle anticipazioni erogate per missioni, pari a complessivi 3.622 migliaia di Euro (1.553 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004), oggetto di indagine interna e da parte dell’autorità giudiziaria finalizzata all’accertamento di un eventuale comportamento fraudolento del personale coinvolto. In considerazione dell’incertezza sugli esiti di detto accertamento, in conformità al principio della prudenza e sentito il parere degli organi di controllo, si è dato corso alla svalutazione dell’intero credito.

Inoltre, nei crediti diversi sono compresi i costi sostenuti per l’attività di due diligence e consulenza civilistico-legale in relazione all’operazione di acquisizione del ramo d’azienda Vitrociset in corso di definizione.

Credito per balance Eurocontrol

Il “credito per balance Eurocontrol”, interamente con scadenza oltre i dodici mesi, ammonta a 16.001 migliaia di Euro (14.888 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004). Per il commento alle variazioni si rimanda all’apposito paragrafo posto nella parte finale della presente nota integrativa.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni ammontano al 31 dicembre 2005 a 223.215 migliaia di Euro (178.108 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) con un incremento rispetto all’esercizio precedente di 45.107 migliaia di Euro. Tale aumento è principalmente dovuto

alla sottoscrizione, nel mese di dicembre 2005, tramite Unicredit Xelion Banca, di una polizza assicurativa Unit Linked emessa da AIG Life Limited, leader nel campo dei servizi assicurativi e finanziari. Il premio unico iniziale versato è stato pari a 40.000 migliaia di Euro, allocato su quote di due fondi interni assicurativi, a fronte del quale è stato ricevuto un “bonus d’entrata” corrispondente ad ulteriori quote per 1.200 migliaia di Euro. Le altre attività finanziarie si riferiscono per 102.015 migliaia di Euro ai titoli in portafoglio acquistati tramite la gestione patrimoniale esercitata in nome e per conto di Enav dalla società Pioneer Investments e per 80.000 migliaia di Euro da obbligazioni indicizzate quinquennali, negoziabili trimestralmente alla pari, emesse dalla Banca Nazionale del Lavoro. La composizione del portafoglio titoli è la seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04
Gestione patrimoniale		
Altre partecipazioni	2.335	1.001
Altri titoli:		
Obbligazioni e titoli di stato	85.619	78.885
Fondi azionari	3.096	10.472
Fondi chiusi immobiliari	3.978	2.750
Fondi Hedge	6.987	5.000
	99.680	97.107
Totale gestione patrimoniale	102.015	98.108
Altri titoli:		
Obbligazioni BNL	80.000	80.000
Fondi assicurativi	41.200	-
Totale altri titoli comprensivi della gestione patrimoniale	220.880	177.107
Totale attività finanziarie che non costituiscono imm.ni	223.215	178.108

L’attività di gestione patrimoniale nell’arco dell’esercizio, ha generato un provento finanziario netto pari a 5.425 migliaia di Euro formato da:

- i) 3.254 migliaia di Euro come effetto netto delle plusvalenze realizzate dalla vendita dei titoli effettuate nell’esercizio;
- ii) 223 migliaia di Euro per dividendi incassati;
- iii) 1.948 migliaia di Euro per incasso cedole.

Il portafoglio titoli al 31 dicembre 2005 è stato valutato, conformemente a quanto previsto dai principi contabili, al minore tra il costo di carico ed il valore di mercato ed adeguato ai cambi di fine

anno; tale valutazione ha comportato un effetto netto negativo pari a 879 migliaia di Euro mentre la plusvalenza latente è pari a circa 1,6 milioni di Euro.

Le obbligazioni BNL hanno generato nel corso dell'esercizio interessi attivi, comprensivi della cedola in maturazione, pari a 1.822 migliaia di Euro. Si evidenzia che nel mese di gennaio 2006 tali obbligazioni sono state totalmente svincolate.

Per quanto riguarda l'assegnazione delle ulteriori quote inerenti il "bonus d'entrata" relativo all'investimento finanziario AIG, pari a 1.200 migliaia di Euro, si fa presente che la relativa plusvalenza è stata interamente sospesa attraverso l'iscrizione tra i risconti passivi in quanto, tenuto conto delle disposizioni contrattuali, tale plusvalenza matura in relazione al decorrere del tempo.

Disponibilità liquide

La voce in oggetto accoglie le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale ed ammonta complessivamente a 29.723 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005 (170.453 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) comprensivo degli interessi maturati pari a 1.541 migliaia di Euro. Il decremento rispetto all'esercizio precedente pari a 140.730 migliaia di Euro è essenzialmente dovuto a:

- i) investimento finanziario sopra riportato per 40.000 migliaia di Euro;
- ii) credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze non ancora incassato per circa 49 milioni di Euro;
- iii) minori contributi ricevuti dalla Comunità Europea nell'ambito dei finanziamenti degli investimenti negli aeroporti del sud.

RATEI E RISCONTI

Il saldo al 31 dicembre 2005 della voce in oggetto è pari a 1.375 migliaia di Euro (1.464 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed è relativa principalmente ai ratei attivi su cedole in corso di maturazione per complessivi 1.324 migliaia di Euro, di cui 950 migliaia di Euro riguardanti la gestione patrimoniale e per 51 migliaia di Euro da risconti attivi.

PASSIVITA'**PATRIMONIO NETTO**

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2005 è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04
Capitale sociale (*)	1.121.744	1.121.744
Riserva legale	2.536	1.181
<i>Altre riserve:</i>		
a) Riserva ex L. 292/93	9.189	9.189
b) Riserva straordinaria	961	226
c) Riserva contributi in conto capitale	51.816	51.816
Utili/(Perdite) portati a nuovo	0	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio	24.009	27.090
Totale	1.210.255	1.211.246

(*) 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. 4 e 5 allegati alla presente nota integrativa.

Con riferimento alle variazioni intervenute nell'ambito del patrimonio netto, si evidenzia che, con l'assemblea ordinaria di approvazione del bilancio d'esercizio, tenutasi il 10 maggio 2005, è stato deliberato di:

- i) distribuire all'azionista un dividendo pari a complessivi 25 milioni di Euro classificati nell'ambito degli altri debiti;
- ii) accantonare a riserva legale il 5% del risultato d'esercizio per un importo pari a 1.354 migliaia di Euro;
- iii) accantonare a riserva straordinaria l'importo residuo pari a 735 migliaia di Euro.

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

- "Riserva ex Lege 292/93" pari a 9.189 migliaia di Euro formata con il surplus di patrimonio netto definitivamente accertato in seguito alla trasformazione dell'Enav in S.p.A. rispetto al patrimonio provvisorio dell'ex Ente;

- “Riserva straordinaria” pari a 961 migliaia di Euro si è formata per 226 migliaia di Euro secondo quanto sopra riportato 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 esposte al netto delle relative imposte differite.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

Ammontano complessivamente a 64.331 migliaia di Euro (87.846 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e la composizione e movimentazione dell’esercizio è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.04	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.05
Fondo imposte	0	203	0	203
Fondo imposte differite	13.592	119	(9.180)	4.531
Totale	13.592	322	(9.180)	4.734
<i>Altri fondi:</i>				
Fondo rischi per il contenzioso con il personale	16.400	0	(2.417)	13.983
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	6.165	0	(2.265)	3.900
Fondo stabilizzazione tariffe	51.689	0	(9.975)	41.714
Totale altri fondi	74.254	0	(14.657)	59.597
Totale complessivo	87.846	322	(23.837)	64.331

Il “fondo imposte” pari a 203 migliaia di Euro riguarda un contenzioso di natura fiscale inerente l’Irap del 1999.

Il decremento del “fondo imposte differite” per 9.180 migliaia di Euro riguarda la quota dei contributi in conto capitale e delle plusvalenze tassate nell’esercizio per i quali la società, in aderenza alla normativa fiscale, ha optato per la tassazione in quote costanti. L’incremento di 119 migliaia di Euro si riferisce alla rilevazione di imposte differite su plusvalenze tassate realizzate nell’esercizio. Si rimanda al prospetto di dettaglio n. 3 in allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte differite, le variazioni subite nell’esercizio e l’aliquota di imposta applicata.

Il decremento del “fondo rischi per contenzioso con il personale” è dovuto sia ai contenziosi risolti nel corso dell’esercizio per 917 migliaia di Euro che per 1.500 migliaia di Euro all’utilizzo del fondo al fine di adeguarlo alla stima delle passività probabili attualmente esistenti.

Con riferimento al contenzioso con il personale riguardante il premio di produzione, è da evidenziare che le prime cinque controversie “pilota” hanno avuto esito favorevole per Enav costituendo, pertanto, giurisprudenza al riguardo; malgrado ciò, nel mese di giugno 2005 sono stati notificati due ricorsi aventi le stesse tematiche. In considerazione che non sussistono, ad oggi, elementi tali da poter determinarne una quantificazione economica, che è presente uno stato di incertezza sul verificarsi dell’evento anche in seguito all’esito favorevole ottenuto nell’esercizio di una delle due controversie notificate, si ritiene che non sussistono, ad oggi, elementi tali da permettere un accantonamento a fondo rischi.

Il “fondo rischi per altri contenziosi in essere” è stato utilizzato nell’esercizio per 2.265 migliaia di Euro in seguito principalmente all’adeguamento dello stesso conseguente ad un’analisi puntuale dei rischi aziendali considerati probabili nel loro verificarsi.

In linea con quanto effettuato nel bilancio d’esercizio 2004, al fine di mantenere stabili le tariffe, i maggiori costi generati nell’esercizio rispetto ai ricavi conseguiti, anziché essere addebitati ai vettori, rimangono a carico di Enav e neutralizzati mediante l’utilizzo del “fondo stabilizzazione tariffe” che, nell’esercizio 2005, è stato di 9.975 migliaia di Euro.

Il fondo stabilizzazione tariffe è stato creato nel 2003, in sede di approvazione bilancio 2002 da parte dell’Assemblea del 9 maggio 2003, mediante destinazione della “Riserva da definizione crediti tributari e loro regolarizzazioni (legge 289/02)” per 72.697 migliaia di Euro. Tale fondo è stato incrementato nel 2004 con destinazione di quota parte del risultato d’esercizio 2003, come deliberato dall’assemblea del 29 aprile 2004, per 22.449 migliaia di Euro e utilizzato nello stesso esercizio per 43.457 migliaia di Euro al fine della stabilizzazione delle tariffe.

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 2005, ad eccezione dei dipendenti che non hanno esercitato l'opzione per il passaggio dal Trattamento di Fine Servizio (T.F.S.) al Trattamento di Fine Rapporto (TFR) che verranno liquidati dall'INPDAP.

La movimentazione del Fondo TFR nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.04	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.05
Trattamento di fine rapporto	41.855	8.779	(6.453)	44.181
Totale	41.855	8.779	(6.453)	44.181

L'incremento del fondo TFR, pari a 8.779 migliaia di Euro, si riferisce all'accantonamento dell'esercizio comprensivo della rivalutazione.

I decrementi pari a complessivi 6.453 migliaia di Euro si riferiscono, essenzialmente, per 2.238 migliaia di Euro sia a liquidazioni di TFR in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro che ad anticipi erogati al personale che ne ha fatto richiesta; per 3.867 migliaia di Euro alla quota di TFR inerente la previdenza integrativa del personale non dirigente (Prevaer) di cui 1.772 migliaia di Euro versati nel mese di luglio 2005 e per 2.095 migliaia di Euro da versare nel mese di gennaio 2006. A tal fine tale importo è stato classificato nell'ambito della voce altri debiti e per favorire la comparabilità dei dati con l'esercizio 2004, si è provveduto a riclassificare anche la quota di tale anno pari a 2.101 migliaia di Euro. Un ulteriore decremento pari a 278 migliaia di Euro è rappresentato dalla quota di TFR da girare al Previdai (Fondo di previdenza complementare dirigenti), in seguito alla conclusione nel 2005 dell'iter di approvazione da parte della Commissione di Vigilanza sui Fondi Pensione (Covip) che ha permesso l'ingresso dell'Enav al fondo Previdai con decorrenza 1° gennaio 2004; a tale fondo hanno aderito n. 50 dirigenti.

DEBITI

I debiti, interamente con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 296.087 migliaia di Euro (264.710 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004). La composizione è riportata nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04
Acconti	59.182	56.525
Debiti verso fornitori	138.096	117.848
Debiti verso controllate	1.310	124
Debiti tributari	14.830	11.952
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale	22.490	30.248
Altri debiti:		
Debiti verso il personale	30.094	26.823
Debiti verso l'azionista per dividendi	25.000	0
Debiti per previdenza integrativa	3.787	3.403
Altri debiti	1.298	1.093
	60.179	31.319
Debiti per balance Eurocontrol	0	16.694
Totale	296.087	264.710

Gli “acconti” si riferiscono al debito verso il Ministero dell’Economia e Finanze riguardante gli incassi ricevuti da Eurocontrol di competenza dell’Aeronautica Militare per prestazioni rese pari a 51.282 migliaia di Euro e, per 7.900 migliaia di Euro, ai ricavi relativi alla fornitura dei servizi di assistenza al volo negli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile. Tali importi verranno conguagliati con il credito vantato verso lo stesso Ministero sia per le prestazioni rese dall’Enav in regime di esenzione tariffaria che per gli aeroporti a basso traffico.

Il “debito verso fornitori”, ammonta a 138.096 migliaia di Euro, comprensivo delle fatture da ricevere per 32.381 migliaia di Euro. Tale debito è diminuito nel mese successivo in seguito ai pagamenti effettuati per un importo pari a circa 36.011 migliaia di Euro.

I “debiti tributari” si riferiscono alle ritenute effettuate al personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2006 per 8.270 migliaia di Euro e per la differenza al debito per imposte correnti pari ad un importo lordo di 40.745 migliaia di Euro che, esposto al netto degli acconti versati, al credito IRES ed alle ritenute d’acconto subite pari a 34.185 migliaia di Euro, ammonta a 6.560 migliaia di Euro.

Il “debito verso istituti di previdenza e sicurezza sociale” pari a 22.490 migliaia di Euro, si riferisce oltre che agli oneri sociali maturati sulle competenze relative al mese di dicembre del personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2006 anche ai contributi relativi al costo del personale rilevato per competenza, pari a 8.021 migliaia di Euro. Il decremento della voce in oggetto, rispetto all’esercizio precedente, è ascrivibile a pagamenti INAIL effettuati nel corso del 2005 di competenza di esercizi precedenti.

Il “debito verso il personale” pari a 30.094 migliaia di Euro accoglie principalmente: i) il debito per ferie maturate e non godute per 9.766 migliaia di Euro (8.440 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004); ii) il costo relativo al premio di risultato pari a 15.073 migliaia di Euro (9.728 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) che rappresenta il debito che la società ritiene di avere nei confronti dei dipendenti sulla base dei calcoli effettuati e delle trattative in corso. L’incremento, rispetto all’esercizio precedente, è essenzialmente dovuto alla mancata erogazione, nel 2005, dell’anticipo del premio di risultato e pertanto il debito dell’anno tiene conto dell’intero importo.

Il “debito verso l’azionista per dividendi” è relativo al dividendo da erogare pari all’importo stabilito dall’Assemblea ordinaria di approvazione del bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2004.

Per il commento del “debito verso Eurocontrol”, azzeratosi al 31 dicembre 2005, si rimanda a quanto riportato nell’apposito paragrafo posto nella parte finale della presente nota integrativa.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

Ammontano complessivamente a 109.602 migliaia di Euro (114.120 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e si riferiscono interamente a risconti passivi di cui 108.144 migliaia di Euro (113.075 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) per contributi PON ricevuti per specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud. La variazione dell’esercizio è dovuta all’effetto netto tra incassi ricevuti nel 2005 pari a 10.638 migliaia di Euro (89.230 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed il rigiro al conto economico del risconto per 15.569 migliaia di Euro; si evidenzia che tali contributi partecipano al risultato dell’esercizio per un ammontare pari agli ammortamenti relativi agli investimenti a cui sono collegati. Per 259 migliaia di Euro (1.045 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) si riferisce all’attualizzazione del credito IVA oggetto di transazione pari all’ultima quota avente scadenza 2006; tale importo si è decrementato di 786 migliaia di Euro rispetto all’esercizio precedente per il rigiro a conto economico di tali interessi in seguito all’incasso della

rata. I risconti passivi accolgono anche la sospensione della plusvalenza legata all'investimento finanziario AIG per un importo pari a 1.200 migliaia di Euro come precedentemente commentato. Relativamente ai risconti passivi per contributi PON viene di seguito riportata la movimentazione avvenuta nel corso degli esercizi (importi in migliaia di Euro):

Descrizione	Importi
Contributi incassati nel 2002	11.314
Contributi incassati nel 2003	22.018
Utilizzi nel 2003	(3.780)
Saldo al 31 dicembre 2003	29.552
Contributi incassati nel 2004	89.230
Utilizzi nel 2004	(5.707)
Saldo al 31 dicembre 2004	113.075
Contributi incassati nel 2005	10.638
Utilizzi nel 2005	(15.569)
Saldo al 31 dicembre 2005	108.144

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono rappresentati da:

- i) conti di memoria per i beni immobili trasferiti ad Enav in forza dell'allegato F del decreto del 14 novembre 2000, iscritti ad un valore simbolico di un euro, e non riportati nell'attivo patrimoniale nell'attesa che venga completata la procedura di identificazione e di determinazione del valore da parte dei competenti Organi del Ministero dell'Economia e Finanze;
- ii) garanzie prestate a favore di terzi pari a complessivi 8.655 migliaia di Euro di cui a favore dell'Amministrazione Finanziaria per crediti IVA a rimborso 7.684 migliaia di Euro;
- iii) garanzie ricevute a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura stipulati per 44.389 migliaia di Euro.

Commento alle voci di Conto EconomicoValore della produzione*Ricavi delle vendite e delle prestazioni*

La voce in oggetto al 31 dicembre 2005 ammonta a 684.555 migliaia di Euro (672.236 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed è così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04	Variazioni
<u>Ricavi delle vendite e delle prestazioni:</u>			
Ricavi di rotta	475.791	457.403	18.388
Ricavi di terminale	74.055	71.801	2.254
Utilizzo balance n-2	16.694	(24.474)	41.168
<i><u>Esenzioni:</u></i>			
Rotta	22.518	24.326	(1.808)
Terminale	22.494	22.533	(39)
Aeroporti a basso traffico	57.762	55.742	2.020
<i>Totale esenzioni</i>	<i>102.774</i>	<i>102.601</i>	<i>173</i>
Rettifiche tariffe per balance dell'anno	3.106	14.888	(11.782)
Utilizzo fondo stabilizzazione tariffe	9.975	43.456	(33.481)
<i>Effetto balance</i>	<i>13.081</i>	<i>58.344</i>	<i>(45.263)</i>
Variazioni per balance	(1.993)	4.314	(6.307)
Ricavi da business complementari	4.153	2.247	1.906
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	684.555	672.236	12.319

I ricavi di rotta si incrementano nell'anno di 18.388 migliaia di Euro in seguito sia alle maggiori Unità di Servizio (UdS) sviluppate rispetto all'esercizio precedente pari a circa 1,8% del traffico pagante, che all'incremento della tariffa legata esclusivamente all'inflazione programmata, (1,6%) rispetto al 2004 (tariffa 69,39 Euro nel 2005 rispetto a 68,3 Euro nel 2004). Si evidenzia che si è provveduto al conguaglio dei ricavi di rotta di competenza dell'Aeronautica Militare sulla base dei costi consuntivi di Enav rispetto a quelli previsionali considerati nell'ambito della determinazione delle tariffe; tale conguaglio ha determinato una riduzione dei ricavi per 2.051 migliaia di Euro.

I ricavi di terminale si incrementano di 2.254 migliaia di Euro esclusivamente in seguito alle maggiori Unità di Servizio rispetto al 31 dicembre 2004 in quanto la tariffa del 2005 è rimasta invariata (2,97 Euro). I ricavi legati alle esenzioni complessivamente risultano sostanzialmente in

linea con l'esercizio precedente ma nei singoli importi si evince un decremento relativo alla rotta e strettamente connesso alla riduzione delle Unità di Servizio.

Per omogeneità con l'impostazione del bilancio d'esercizio 2004, la variazione delle Unità di Servizio tra l'effettivo andamento del 2005 (+ 1,8% del traffico di rotta commerciale) e la previsione iniziale di Eurocontrol (+ 2,5% di incremento 2004 rispetto al 2003) costituisce balance dell'esercizio per 3.106 migliaia di Euro. Come precedentemente evidenziato, i maggiori costi rispetto ai ricavi hanno generato l'esigenza di utilizzare il "Fondo di stabilizzazione tariffe", come previsto in sede assembleare, per 9.975 migliaia di Euro principalmente connesso al terminale. L'utilizzo di tale Fondo non concorre alla determinazione del reddito imponibile.

In seguito all'ottenimento, successivamente alla chiusura dell'esercizio 2004, dei costi consuntivi Eurocontrol che hanno mostrato un decremento di 1.993 migliaia di Euro rispetto a quanto inizialmente comunicato ed inserito in tariffa, si è provveduto ad iscrivere tale importo come variazione negativa di balance al fine della restituzione, mediante lo stesso meccanismo, ai vettori.

L'incremento dei ricavi per business complementari per 1.906 migliaia di Euro riguarda principalmente la vendita di ore di controlli in volo.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce in oggetto, pari a 2.101 migliaia di Euro, si riferisce interamente alla capitalizzazione dei costi del personale che svolgono la propria attività sui programmi di investimento in corso di esecuzione.

Altri ricavi e proventi

Gli altri ricavi e proventi ammontano complessivamente a 34.472 migliaia di Euro (16.031 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004). Tale voce accoglie principalmente:

- i) l'utilizzo del fondo svalutazione crediti per 8.009 migliaia di Euro in seguito all'incasso di crediti precedentemente svalutati (2.029 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004);
- ii) l'assorbimento a conto economico di quota del risconto passivo su finanziamenti PON per un importo pari a 15.569 migliaia di Euro (5.707 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004);

- iii) i finanziamenti CEE ricevuti inerenti al progetto di ricerca Mediterranean Free Flight per 2.666 migliaia di Euro che copre il 50% del costo esposto nell'ambito dei costi per servizi (2.029 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004);
- iv) il rimborso ricevuto dalle Assicurazioni Generali, 2.361 migliaia di Euro, per le spese legali sostenute in ambito giudiziale e per 3.734 migliaia di Euro all'utilizzo di fondi rischi a seguito di un'analisi delle passività probabili a carico dell'azienda.

Costi della produzione

Ammontano al 31 dicembre 2005 a 677.509 migliaia di Euro (668.698 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) con un incremento netto di 8.811 migliaia di Euro principalmente dovuto ai maggiori costi del personale per 4.727 migliaia di Euro, come riportato successivamente, ed a maggiori ammortamenti al netto della svalutazione crediti per 4.758 migliaia di Euro, legati all'ultimazione di investimenti entrati in esercizio nel corso del 2005 oltre che alla aliquota piena degli investimenti entrati in uso nell'esercizio precedente. La composizione dei costi della produzione è riportata nella seguente tabella:

<u>Descrizione</u>	<u>Saldo al 31.12.05</u>	<u>Saldo al 31.12.04</u>	<u>Variazioni</u>
<u>Costi della produzione</u>			
<i>Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>	8.657	8.087	570
<i><u>Per servizi:</u></i>			
- costi di manutenzione	90.040	90.191	(151)
- contribuzione Eurocontrol e Ceats	47.147	36.796	10.351
- costi per utenze e telecomunicazioni	26.328	24.109	2.219
- costi di ricerca e sviluppo	11.166	18.855	(7.689)
- premi assicurativi	6.933	7.157	(224)
- pulizia e vigilanza	8.015	7.614	401
- altri costi riguardanti il personale	7.190	5.362	1.828
- altre spese per servizi	20.429	17.230	3.199
<i>Totale spese per servizi</i>	<i>217.248</i>	<i>207.314</i>	<i>9.934</i>
<i>Per godimento beni di terzi</i>	3.813	3.438	375
<i>Per il personale</i>	324.892	320.165	4.727
<i><u>Ammortamenti e svalutazioni:</u></i>			
- immobilizzazioni immateriali	764	0	764
- immobilizzazioni materiali	119.957	109.174	10.783
- svalutazione crediti	8.558	15.347	(6.789)
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>129.279</i>	<i>124.521</i>	<i>4.758</i>
<i>Variazione delle rimanenze</i>	(7.654)	856	(8.510)
<i>Accantonamenti per rischi</i>	0	3.000	(3.000)
<i>Oneri diversi di gestione</i>	1.274	1.317	(43)
Totale costi della produzione	677.509	668.698	8.811

L'incremento netto dei “costi per servizi” di 9.934 migliaia di Euro deriva principalmente dall'effetto combinato delle seguenti voci:

- i) incremento della “contribuzione Eurocontrol” in seguito all'attuazione del Pension Scheme deliberato dalla Commissione Permanente di Eurocontrol;
- ii) incremento degli “altri costi riguardanti il personale” in seguito alla classificazione in questa voce dei costi per “viaggi e trasporti e rimborsi a piè di lista” del personale dipendente che nell'esercizio precedente erano classificati nell'ambito dei costi del personale;
- iii) incremento delle “altre spese per servizi” principalmente legate ai costi per i legali che hanno difeso i lavoratori dell'Area Control Center di Milano, prosciolti con formula piena dai reati loro ascritti. Il proscioglimento completo da ogni ipotesi di reato nelle diverse fasi del giudizio penale provoca, secondo quanto espressamente previsto dall'art. 14 del CCNL l'accollo, da parte dell'azienda, delle spese legali sostenute dai lavoratori. Tale importo ammonta a 2 milioni di Euro;
- iv) minori costi connessi alla “ricerca e sviluppo” in seguito sia al completamento del programma Mediterranean Free Flight (MFF) parzialmente finanziato con fondi di ricerca europei che alle minori contribuzioni richieste per il programma EGNOS, anche in funzione di quanto riportato al commento della voce altri crediti, il cui costo nell'esercizio è stato pari a 5.113 migliaia di Euro (14.000 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004).

La voce “ammortamenti e svalutazioni” accoglie per 120.721 migliaia di Euro ammortamenti dell'esercizio e per 8.558 migliaia di Euro la svalutazione effettuata nel 2005 a fronte di rischi di inesigibilità connessi ai crediti verso clienti e ai crediti verso altri.

Costi del personale

Il “costo del personale” al 31 dicembre 2005 ammonta a 324.892 migliaia di Euro (320.165 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed è così composto:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04	Variazioni
<i>Per il personale:</i>			
Salari e stipendi, di cui:			
retribuzione fissa	171.337	166.235	5.102
retribuzione variabile	62.064	63.238	(1.174)
<i>Totale salari e stipendi</i>	<u>233.401</u>	<u>229.473</u>	<u>3.928</u>
Oneri sociali	74.675	72.434	2.241
Trattamento di fine rapporto	8.779	8.228	551
Altri costi	8.037	10.030	(1.993)
Totale costo del personale	<u>324.892</u>	<u>320.165</u>	<u>4.727</u>

A supporto di quanto già riportato nell'ambito della relazione sulla gestione, si rappresenta che l'incremento netto di tale voce, rispetto all'esercizio precedente, di 4.727 migliaia di Euro è imputabile ai seguenti elementi:

- i) per 5.102 migliaia di Euro ad una maggiore retribuzione fissa connessa al pieno effetto derivante dall'applicazione del nuovo CCNL, siglato nell'aprile 2004, ed agli automatismi per avanzamento di parametro contrattuale;
- ii) una riduzione della retribuzione variabile per 1.174 migliaia di Euro per l'effetto combinato della riduzione dello straordinario, dell'aumentato importo unitario della nuova prestazione "ore aggiuntive", introdotta a decorrere dal mese di maggio 2004 per il personale CTA e Naviganti e dal mese di giugno 2004 per il restante personale operativo, per la riduzione delle ferie maturate e non godute in seguito all'efficacia della politica di incentivo dell'utilizzo delle ferie;
- iii) per 2.792 migliaia di Euro per la maggiore base contributiva di cui 2.241 migliaia di Euro per oneri sociali e per 551 migliaia di Euro per maggiori accantonamenti del trattamento di fine rapporto;
- iv) il decremento degli altri costi per 1.993 migliaia di Euro è principalmente dovuto al minor ricorso di incentivi all'esodo.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi ed oneri finanziari al 31 dicembre 2005 sono pari a 13.622 migliaia di Euro (7.471 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004). Si registra un incremento netto di 6.151 migliaia di Euro

generato principalmente dai proventi della gestione patrimoniale avviata nel secondo semestre 2004 e dalla rilevazione degli interessi maturati nell'esercizio sul credito IVA chiesto a rimborso. Gli interessi ed altri oneri finanziari pari a complessivi 1.309 migliaia di Euro, accolgono, oltre alle minusvalenze realizzate dalla vendita di titoli, anche le commissioni di gestione riconosciute alla Pioneer Investment per la gestione patrimoniale. Il dettaglio degli oneri e proventi finanziari è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04	Variazioni
Proventi ed oneri finanziari			
Proventi da partecipazioni	223	0	223
Altri proventi finanziari:			
- da titoli iscritti nell'attivo circolante	8.172	2.622	5.550
<i>- proventi diversi, di cui:</i>			
a) interessi attivi su credito iva a rimborso	2.674	0	2.674
b) interessi attivi su conti correnti bancari	1.541	2.498	(957)
c) interessi attivi su attualizzazione del credito iva	787	1.327	(540)
d) altri interessi attivi	1.116	958	158
<i>Totale proventi diversi</i>	<u>6.118</u>	<u>4.783</u>	<u>1.335</u>
Totale altri proventi finanziari	14.290	7.405	6.885
Interessi ed altri oneri finanziari	(1.309)	(59)	(1.250)
Utili e perdite su cambi	418	125	293
Totale proventi ed oneri finanziari	13.622	7.471	6.151

La voce "Utili e perdite su cambi" include una perdita netta non realizzata di 256 migliaia di Euro e un utile netto non realizzato di 147 migliaia di Euro.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

La voce in oggetto mostra un importo netto negativo di 928 migliaia di Euro (-166 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) per effetto dell'adeguamento del portafoglio titoli al valore di mercato al 31 dicembre 2005.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

Il saldo di tale voce mostra un importo netto positivo di 2.399 migliaia di Euro (3.155 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) ed è composto da:

- i) proventi straordinari per 12.820 migliaia di Euro (8.058 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004);

ii) oneri straordinari per 10.421 migliaia di Euro (4.904 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004).

I “proventi straordinari” sono principalmente formati da:

- interessi su credito IVA chiesto a rimborso e di competenza di esercizi precedenti per 4.521 migliaia di Euro;
- cancellazione di debiti insussistenti relativi agli esercizi precedenti dovuta principalmente a sistemazioni contabili per 4.866 migliaia di Euro;
- sopravvenienza attiva per 1.742 migliaia di Euro relativa a voli esenti dell’esercizio precedente;
- sopravvenienze attive per le maggiori imposte correnti rilevate nell’esercizio precedente rispetto a quanto risultato in sede di presentazione dell’Unico 2005 per 410 migliaia di Euro.

Gli “oneri straordinari” accolgono prevalentemente:

- maggiori oneri del personale derivanti principalmente dagli accordi siglati relativi all’istituto delle “ore aggiuntive” per complessivi 4.312 migliaia di Euro;
- costi di competenza di precedenti esercizi per 2.643 migliaia di Euro anche in conseguenza della definizione dei rapporti debitori con fornitori;
- imposte e tasse relative ad esercizi precedenti per 1.022 migliaia di Euro derivante per 203 migliaia di Euro dall’accantonamento effettuato nell’esercizio al fondo imposte e per la parte residua all’addebito al conto economico delle ritenute d’acconto subite e compensate fiscalmente negli esercizi precedenti.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti si riferiscono alle imposte sul reddito dell’esercizio, IRES per 24.563 migliaia di Euro (12.838 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004) e IRAP per 16.182 migliaia di Euro (15.159 migliaia di Euro al 31 dicembre 2004). Le imposte anticipate di 3.018 migliaia di Euro e le differite passive di 9.061 migliaia di Euro. Il maggior carico fiscale rispetto all’esercizio precedente è dovuto oltre all’incremento della base imponibile fiscale soggetta a tassazione, anche al rigiro a conto economico delle imposte anticipate iscritte nell’esercizio precedente. Per un maggiore dettaglio al riguardo si rimanda a quanto già illustrato nel commento alle voci “Imposte anticipate” e “Fondo imposte differite”.

Di seguito è riportato il dettaglio della composizione delle imposte correnti, anticipate e differite dell'esercizio 2005:

Descrizione	IRES	IRAP	Saldo al 31.12.05	Saldo al 31.12.04
Imposte correnti	(24.563)	(16.182)	(40.745)	(27.997)
Imposte anticipate				
Fondi tassati	(2.743)	0	(2.743)	9.905
Svalutazione rimanenze	(108)	(14)	(122)	1.684
Altri	(154)	1	(153)	52
<i>Totale imposte anticipate</i>	(3.005)	(13)	(3.018)	11.641
Imposte differite				
Contributi in conto capitale	7.976	1.027	9.003	14.005
Plusvalenze tassate	51	7	58	(587)
<i>Totale imposte differite</i>	8.027	1.034	9.061	13.418
Totale imposte correnti, anticipate e differite	(19.541)	(15.161)	(34.702)	(2.938)

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 area 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 imputati a conto economico nel secondo esercizio successivo a quello di riferimento.

Tutto quanto premesso, nella tabella seguente viene riportata la movimentazione del credito e debito per balance al 31 dicembre 2005:

Descrizione	Anno di formazione	Saldo al 31.12.04	Incrementi	Decrementi	Saldo al 31.12.05
Credito per Balance	2004	14.888	0	0	14.888
	2005	0	3.106	(1.993)	1.113
Totale credito per Balance		14.888	3.106	(1.993)	16.001
Debito per Balance	2003	16.694		(16.694)	0
Totale debito per Balance		16.694	0	(16.694)	0

Il credito si è incrementato di 3.106 migliaia di Euro a seguito della determinazione del balance al 31 dicembre 2005 che riflette esclusivamente l'effetto derivante dalle minori Unità di Servizio rispetto alle previsioni iniziali, come precedentemente riportato e si è decrementato per 1.993 migliaia di Euro in seguito al minor costo Eurocontrol, rispetto a quanto inizialmente comunicato, che comporta una rettifica dei maggiori ricavi conseguiti nell'esercizio precedente.

Il debito si è totalmente azzerato in seguito all'accredito a conto economico del balance negativo (ricavi maggiori dei costi) generatosi nel 2003.

Altre informazioni

Personale

L'organico aziendale nel corso dell'esercizio ha subito la seguente movimentazione:

	31.12.05	31.12.04
Dirigenti	71	72
Quadri	304	298
Impiegati	2.904	2.929
Consistenza finale al 31 dicembre 2005	3.279	3.299
Consistenza media	3.297	3.320

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

	31.12.05	31.12.04
Management e Coordinamento	375	370
Controllori traffico aereo	1.443	1.429
Esperti assistenza al volo	740	780
Operatori servizio meteo	34	35
Naviganti	22	21
Amministrativi	391	385
Tecnici	160	159
Personale informatico	90	93
Personale di supporto	24	27
Consistenza finale al 31 dicembre 2005	3.279	3.299

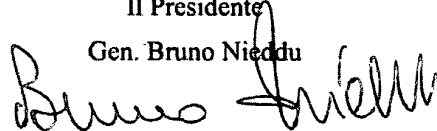
Compensi amministratori e sindaci

L'emolumento annuale erogato per il Consiglio di Amministrazione risulta pari a 532 migliaia di Euro, mentre quello per il Collegio Sindacale ammonta a 70 migliaia di Euro.

Il presente bilancio, composto dalla Relazione sulla Gestione, Stato patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e n. 5 prospetti allegati, corrisponde in modo veritiero alle risultanze delle scritture contabili.

Roma, 22 febbraio 2006

Il presente bilancio è stato
approvato in pari data
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente
Gen. Bruno Nieddu


ALLEGATI

Allegato n. 1
(in migliaia di Euro)

Rendiconto Finanziario

	2005	2004
A - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI (Indebitamento Finanziario netto a breve iniziale)	170.453	454.560
B - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
Risultato d'esercizio	24.009	27.090
Ammortamenti	120.720	109.174
Alltri accantonamenti	0	3.000
(Plusvalenze) minusvalenze da realizzo immobilizzazioni	(398)	(775)
Decremento (incremento) dei crediti	(83.748)	(50.289)
Decremento (incremento) delle rimanenze	(7.654)	856
Decremento (incremento) ratei e risconti attivi	89	(1.452)
Variazione Fondo Rischi	(23.515)	(69.120)
Variazione netta del TFR	2.326	1.385
Incremento (decremento) debiti	63.822	(29.132)
Incremento (decremento) ratei e risconti passivi	(4.519)	82.195
Variazione attività Finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	(45.107)	(178.108)
	46.025	(105.176)
C - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		
Investimenti in immobilizzazioni		
- immateriali	(9.002)	(3.289)
- materiali	(178.151)	(176.320)
- finanziarie	0	(100)
Prezzo di realizzo delle immobilizzazioni	398	778
	(186.755)	(178.931)
D - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	0	0
Rimborso finanziamenti	0	0
Aumenti (riduzioni) di Capitale	0	0
Contributi in Conto Capitale	0	0
Altri finanziamenti	0	0
Rimborsi altri Finanziamenti	0	0
	0	0
E - DISTRIBUZIONE DI UTILI	-	-
F - FLUSSO MONETARIO DELL'ESERCIZIO (B+C+D+E)	(140.730)	(284.107)
G - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (Indebitamento Finanziario netto a breve Finale) (A+F)	29.723	170.453

Allegato n. 2
(in migliaia di Euro)

Movimentazione delle immobilizzazioni materiali

Descrizione	Consistenza al 31 dicembre 2004			Variazioni dell'esercizio				Consistenza al 31 dicembre 2005		
	Costo storico	ðndo amm.to al 31.12.2004	ðlido al 31.12.2004	Incrementi	Incrementi		Amm.to	Costo storico	ðndo amm.to	ðlido al 31.12.2005
					costo storico	ðlido ammort.				
Terreni e fabbricati	144.054	(49.808)	94.246	26.111			(6.233)	170.165	(56.041)	114.124
Impianti e macchinario	1.181.830	(671.119)	510.711	160.927	(337)	(337)	(112.786)	1.342.420	(783.568)	558.852
Altri beni	9.110	(6.224)	2.886	1.457			(937)	10.567	(7.161)	3.406
Immobilizzazioni in corso ed acconti	271.222	0	271.222	166.498	(177.760)	0	0	259.960	0	259.960
Totale	1.606.216	(727.151)	879.065	354.993	(178.097)	(337)	(119.956)	1.783.112	(846.770)	936.342

Allegato n. 3
(in migliaia di Euro)

PRELIMINARE

Tipologia delle differenze temporanee	SONE				SONAE			
	Brenze temporanee	iposte	Brenze temporanee	iposte	Brenze temporanee	iposte	Brenze temporanee	iposte
COMPUTAZIONE CONTABILE								
a) Brenze che originano attività per imposte anticipate								
fondi tassati (*)	37.118	12.249	(8.893)	(2.936)			28.225	9.313
liquidazione rimanenze (*)	5.486	2.043	(326)	(121)			5.160	1.922
Altri (*)	167	56	113	39			280	95
Totale	42.771	14.348	(9.106)	(3.018)			33.665	11.330
b) Brenze che originano passività per imposte differite								
contributi in capitale (*)	34.913	(13.005)	(24.170)	9.003			10.743	(4.002)
risalenze tassate (*)	1.577	(587)	(156)	58			1.421	(529)
Totale	36.490	(13.592)	(24.326)	9.061			12.164	(4.531)

(*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRSp3%

(*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRSpd IRP per un totale di 37,25%

Allegato n. 4
(in migliaia di Euro)

Movimentazione del Patrimonio Netto

Natura/descrizione	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve				Utile/(perdita) a nuovo	Utile/(Perdita) dell'esercizio	Totale
			Riserva ex lege 292/93	Riserva straordinaria	Riserva da crediti tributari	Riserva contributi c/capitale			
Consistenza al 31/12/2002	1.121.744	-	36.613	226	82.697	51.816	(39.795)	12.371	1.265.672
Estimazione del risultato dell'esercizio							12.371	(12.371)	-
-Attribuzione di dividendi									-
-Altre destinazioni									-
Altre variazioni							27.424		-
-Rera ex lege 292/93			(27.424)		(82.697)				(82.697)
-Eliminazione credito IX anni precedenti									23.630
Risultato dell'esercizio								23.630	23.630
Consistenza al 31/12/2003	1.121.744	-	9.189	226	-	51.816	-	23.630	1.206.605
Estimazione del risultato dell'esercizio		1.181					22.449	(23.630)	-
-Attribuzione di dividendi									-
-Altre destinazioni									-
Altre variazioni									-
-Estinazione fondo stabilizzazione tariffe							(22.449)		(22.449)
Risultato dell'esercizio								27.090	27.090
Consistenza al 31/12/2004	1.121.744	1.181	9.189	226	-	51.816	-	27.090	1.211.246
Estimazione del risultato dell'esercizio		1.355		735			25.000	(27.090)	-
-Attribuzione di dividendi									-
-Altre destinazioni									-
Altre variazioni									-
-Attribuzione azionista							(25.000)		(25.000)
Risultato dell'esercizio								24.009	24.009
Consistenza al 31/12/2005	1.121.744	2.536	9.189	961	-	51.816	-	24.009	1.210.255

Allegato n. 5
(in migliaia di Euro)

ANALISI DELLE RISERVE

Riserve	Tipologia	Importo	Possibile utilizzazione
Riserva legale	Utile	2.536	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
Totale riserve di capitale		61.966	
Totale riserve di Utile		2.536	

A: Aumento capitale sociale; B: Copertura perdite; C: Distribuzione ai soci

Glossario

Acronimo	Descrizione
ACC	Area Control Center
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
ALRS	Automatic Line Routing Switch
AMI	Aeronautica Militare Italiana
ATC	Air Traffic Control
ATM	Air Traffic flow Management
ATS	Air Traffic Services (include ATC, FIS, AFIS, ALRS)
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
CIITI	Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq
CRCO	Central Route Charges Office
CTA	Controllore del Traffico Aereo
CUT	Coefficiente Unitario Tariffazione
EAV	Esperto di Assistenza al Volo
ECAC	European Civil Aviation Conference
EGNOS	European Geostationary navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ESARR	Eurocontrol SAFETY Regulatory Requirements
ESSP	European Satellite Services Provider
FDP	Flight Data Processing
FESR	Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
FIS	Flight Information Service
GEIE	Gruppo Europeo di Interesse Economico
INAIL	Istituto Naz. di Assicuraz. Contro Infortuni sul Lavoro
INPDAP	Istituto Naz. di Previdenza per i Dipendenti dell'Amm.ne Pubblica
IRAP	Imposta Regionale sulle Attività Produttive
IRES	Imposta sul Reddito delle Società
MFF	Mediterranean Free Flight
PON	Programma Operativo Nazionale Settore Trasporti
RIA	Retribuzione individuale di Anzianità
SCCAM	Servizi di Coord. e Controllo dell'Aeronautca Militare
SES	Single European Sky
SICTA	Sistemi innovativi controllo traffico aereo
STN	Sistema telegestione Nazionale
TFR	Trattamento di Fine Rapporto
TFS	Trattamento di Fine Servizio
TOKAI	Tool Kit for ATM Occurrence Investigation
UDS	Unità di Servizio

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 2005

All'Assemblea dei Soci della Società ENAV S.p.A..

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2005 i Sindaci, nell'espletamento del mandato loro affidato dall'Assemblea dei Soci, hanno provveduto, come risulta dal libro verbali del Collegio Sindacale, ad eseguire i controlli previsti dalla vigente normativa.

La nostra attività è stata ispirata alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

In particolare:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- abbiamo partecipato a tutte le Assemblee dei Soci ed adunanze del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo, ragionevolmente, assicurare che le azioni deliberate sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

Am AB
10/5

- abbiamo ottenuto dagli Amministratori, principalmente durante le riunioni di Consiglio di Amministrazione, le informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni poste in essere sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle Funzioni e a tale riguardo, al momento, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;

- abbiamo valutato e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle Funzioni e l'esame dei documenti aziendali.

Non sono pervenute denunce ex art. 2408 del Codice Civile così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili, limitazioni, eccezioni o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente relazione.

Nel corso dell'esercizio non sono stati richiesti e rilasciati dal Collegio Sindacale pareri previsti dalla legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono e-

AB
Am
AS

mersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.



Per quanto concerne la funzione del controllo contabile ex art. 2409 bis del Codice Civile attribuita al Collegio dall'Assemblea dei Soci del 20 luglio 2004, si evidenzia quanto segue:

1. Il Collegio ha svolto la revisione contabile del bilancio di esercizio dell'ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2005.

La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori dell'ENAV S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2. Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione contabile. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio di esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio.

3. Lo Stato Patrimoniale e il Conto Economico presentano ai fini comparativi i valori dell'esercizio precedente. Per il giudizio sul bilancio dell'esercizio precedente si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 13 aprile 2005.

AB



4. A nostro giudizio, il bilancio di esercizio della ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2005 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 ed il risultato economico della società.

5. Come evidenziato dagli Amministratori nella nota integrativa il Fondo stabilizzazione tariffe è stato generato nel corso del 2003 mediante destinazione della “Riserva da definizione crediti tributari e la loro regolarizzazione (legge 289/02)”, è stato incrementato nel corso del 2004 mediante destinazione di quota parte dell’utile dell’esercizio 2003 ed è stato utilizzato negli esercizi 2004 e 2005.

Al riguardo, il Collegio rileva che:

- a) l’Assemblea dei soci del 9 maggio 2003, nel destinare la sopraindicata riserva al Fondo stabilizzazione tariffe, ne disponeva espressamente l’utilizzo da parte del Consiglio di Amministrazione “ad esaurimento nei prossimi tre anni”.
- b) l’Assemblea dei soci del 29 aprile 2004, nel destinare al Fondo stabilizzazione tariffe quota parte dell’utile 2003, non prevedeva né una delega al Consiglio di Amministrazione in merito all’utilizzazione delle somme considerate né un limite temporale per l’utilizzo medesimo.

Ciò posto, al fine di chiarire definitivamente le modalità di utilizzo del Fondo in parola, il Collegio segnala all’Assemblea, per le determinazioni conseguenti, la necessità:

- di esplicitare l’ulteriore eventuale termine entro cui potrà essere

Handwritten signatures and initials in black ink, including the letters 'AB' and a signature that appears to be 'M'.

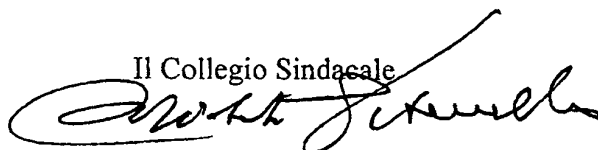
utilizzata la quota residua del Fondo stabilizzazione tariffe per la parte generata con la “Riserva da definizione crediti tributari e la loro regolarizzazione (legge 289/02)” e non ancora utilizzata (punto a);

- di fornire esplicita delega al Consiglio di Amministrazione qualora si voglia che l'utilizzo del Fondo stabilizzazione tariffe, per la parte generata dalla destinazione dell'utile 2003, avvenga a cura del Consiglio medesimo (punto b).

Inoltre, qualora l'Assemblea decidesse di accogliere la proposta formulata nell'ambito del Consiglio di Amministrazione del 22 febbraio 2006 di destinare quota parte dell'utile 2005 al Fondo stabilizzazione tariffe, il Collegio ritiene opportuno che il Consiglio di Amministrazione sia espressamente autorizzato al relativo utilizzo a seconda delle esigenze che di volta in volta si manifesteranno.

Roma, 7 marzo 2006

Il Collegio Sindacale



Antonio Bertini

