

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XV LEGISLATURA

Doc. XV  
n. 156

## RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

### AL PARLAMENTO

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

**ENAV S.p.A.**

**(Esercizio 2006)**

PAGINA BIANCA

**INDICE**  

---

Determinazione della Corte dei conti n. 82/2007 del 27 novembre 2007 .....	<i>Pag.</i>	5
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ENAV S.p.A. per l'esercizio 2006 .....	»	9

*DOCUMENTI ALLEGATI**Esercizio 2006*

Relazione del Presidente .....	»	115
Bilancio consuntivo .....	»	205
Relazione del Collegio dei revisori .....	»	215

PAGINA BIANCA

## **DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI**

PAGINA BIANCA

*Determinazione n. 82/2007.*

LA CORTE DEI CONTI  
IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 27 novembre 2007;

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 2006, 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 2006;

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 2006 — 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 3 dicembre 2007.

IL DIRIGENTE

(Antonio Di Virgilio)



## **RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUI RISULTATI DEL CONTROLLO ESEGUITO  
SULLA GESTIONE DI ENAV S.p.A. PER L'ESERCIZIO 2006

## S O M M A R I O

PREMESSA .....	Pag.	13
I - L'ORGANIZZAZIONE E I RAPPORTI ISTITUZIONALI .	»	14
1. Il rinnovo degli Organi sociali .....	»	14
2. Il Piano Industriale 2006-2008 .....	»	15
3. Il rapporto Stato-Enav .....	»	19
4. La sicurezza societaria .....	»	24
5. La comunicazione societaria .....	»	26
6. Le relazioni industriali .....	»	28
II - L'ATTIVITÀ DI GESTIONE .....	»	30
A. LE RISORSE UMANE .....	»	30
1. L'evoluzione organizzativa di Enav .....	»	30
2. Il costo del personale .....	»	37
3. La formazione .....	»	44
B. GLI INVESTIMENTI .....	»	47
1. Piano investimenti 2006-2008: attuazione al 31 dicembre 2006 .....	»	47
2. Piano investimenti 2007-2009 .....	»	52
C. LA SOLUZIONE DELLA VICENDA VITROCISSET. LA NASCITA DI TECHNO SKY .....	»	55
D. L'ATTIVITÀ NEGOZIALE .....	»	61
1. Le procedure di aggiudicazione .....	»	61
2. Il nuovo codice dei contratti pubblici e il Regola- mento interno di Enav .....	»	63
E. IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI .....	»	68
1. Il decreto legislativo 231/2001 .....	»	68
2. L'internal auditing .....	»	70
F. I RAPPORTI INTERNAZIONALI .....	»	75

III – L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2006 .....	Pag.	78
1. I risultati del bilancio 2006 .....	»	78
2. Il budget, il controllo di gestione e la contabilità analitica .....	»	88
3. La partecipazione nel Consorzio Sicta .....	»	93
<i>CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE</i> .....	»	98
Acronimi e Glossario .....	»	107

**PREMESSA**

Nella precedente Relazione (Atti Parlamentari, Camera, XV legislatura, Doc. XV n. 52) la Corte, riferendo al Parlamento ai sensi dell'art. 12 della l. 21 marzo 1958 n. 259, ha preso in considerazione i risultati complessivi della gestione del Consiglio di Amministrazione nominato per il triennio 2003-2005 ponendo in risalto il positivo cambiamento impresso ad Enav SpA che, pur nel non lungo periodo, aveva acquisito la fisionomia e l'operatività adeguate ad una società deputata alla tutela di un interesse pubblico di primaria rilevanza quale quello della sicurezza della navigazione aerea.

In particolare, la Corte ha sottolineato il ruolo centrale assunto nella gestione della Società dalla programmazione degli investimenti, che hanno comportato impegni finanziari di elevata grandezza trasfusi nel Piano Strategico 2006-2008, e la definizione dell'acquisizione del ramo di azienda Vitrociset SpA, che ha assicurato ad Enav la delicata funzione di conduzione e manutenzione degli impianti di controllo del traffico aereo così come auspicato dallo stesso Parlamento.

La presente Relazione – che riferisce sull'esercizio 2006 – parte proprio da questi due fondamentali aspetti per riferire sugli sviluppi che i vertici di Enav – confermati anche per il secondo mandato triennale – hanno saputo imprimere alle loro decisioni per migliorare la struttura organizzativa della Società ed il suo ruolo nel panorama internazionale dei fornitori di assistenza e controllo della navigazione aerea nella prospettiva primaria della salvaguardia della sicurezza della collettività.

## I - L'ORGANIZZAZIONE E I RAPPORTI ISTITUZIONALI

### **1. Il rinnovo degli Organi sociali**

Come già riferito nella precedente Relazione, 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 38.000,00 euro) e in euro 25.000,00 lordi annui per ciascun altro Consigliere (in precedenza 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 euro lordi.

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

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

Nell'Assemblea ordinaria del 20 aprile 2007 è stato rinnovato anche il Collegio sindacale. Mentre il Presidente è stato confermato, sono stati nominati due nuovi componenti effettivi e due membri supplenti.

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

## **2 - Il Piano Industriale 2006 - 2008**

Nel corso del 2006 è stato sviluppato e successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione il Piano Industriale Enav per il triennio 2006 - 2008.

Il Piano è stato sviluppato come "naturale" evoluzione del Piano 2005 - 2006, con lo scopo di mantenere coerenza e continuità con il modello precedentemente definito. Il Piano 2006-2008 rappresenta comunque, nei contenuti, una evoluzione rispetto al Piano 2005-2007 ed incorpora per l'anno 2005 il controllo di attuazione di quanto a suo tempo pianificato, esplicitando i risultati consuntivi ottenuti.

Il naturale "divenire" dell'Azienda che implica una continua modifica sia delle condizioni interne, (come ad esempio l'internalizzazione del processo di conduzione e manutenzione tecnica tramite l'acquisizione del ramo d'azienda Vitrociset), nonché di quelle esterne, (come ad esempio le previsioni di incremento dei flussi di

traffico aereo sul territorio nazionale), ha quindi richiesto un aggiornamento degli indirizzi di governo contenuti nel Piano Industriale 2005-2007.

Il Piano Industriale 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.

Con il Piano, Enav traduce il suo obiettivo di massimizzare la "creazione di valore pubblico" in obiettivi gestionali, linee attuative e azioni, declinandoli secondo 4 aree di riferimento: economicità, capacità produttiva, obiettivi istituzionali e qualità del servizio.

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

I principali stakeholder con i rispettivi obiettivi sono:

- 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 del proprio ruolo.

La scelta qualificante di Enav nel 2006-2008 è di perseguire in maniera equilibrata tutte le dimensioni del “valore pubblico” e perciò di soddisfare in modo bilanciato i suoi scopi caratteristici, qualificandosi così come Azienda istituzionale a tutto tondo. Per Enav, “valore pubblico” nel sistema del trasporto aereo del Paese, significa:

- 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;
- perseguire una posizione primaria nel sistema ATM europeo.

La misura del valore totale, in linea con il modello adottato nel Piano 2005-2007, è rappresentabile attraverso le seguenti dimensioni:

### Le Dimensioni della Creazione di Valore Totale ENAV

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

Le quattro dimensioni individuano con diversa modulazione di priorità e di peso le differenti esigenze di tutti gli “stakeholder” e sono la conseguenza di un

profondo processo di “aziendalizzazione” di Enav che da “sistema pubblico” sta sempre di più evolvendo verso un “sistema azienda”, dotato di meccanismi operativi, di livelli di responsabilizzazione e di comportamenti organizzativi “in linea” con i modelli aziendali di riferimento.

Particolare importanza strategica riveste, poi, l’acquisizione del ramo dell’azienda Vitrociset (che ha dato luogo alla nascita della controllata Tecno Sky s.r.l.), impegnato nell’erogazione dei servizi di manutenzione e conduzione delle componenti hardware degli impianti per il controllo del traffico aereo e degli impianti ausiliari.

L’internalizzazione di tali attività risulta coerente anche con il cammino intrapreso dall’attuale management Enav, in ottemperanza agli indirizzi ricevuti dall’azionista e dai competenti organi di controllo, che prevedeva l’avvio del processo di internalizzazione finalizzato a “normalizzare” le modalità di gestione e manutenzione dei sistemi operativi HW/SW necessari per erogare i servizi di assistenza al volo.

Tale azione pone le premesse per assicurare il massimo livello di sicurezza della circolazione aerea attraverso il presidio diretto di tutti i processi operativi. Inoltre, fornisce i presupposti per una potenziale espansione dell’attività in settori adiacenti, sia in campo nazionale, sia in campo europeo nell’ambito del generale processo di integrazione degli spazi aerei e di liberalizzazione dei relativi servizi.

Di non minore importanza è l’attenzione di Enav verso l’integrazione del Sistema di navigazione aerea in Europa con la partecipazioni alle principali iniziative comunitarie legate al “Single European Sky” (cielo unico europeo), prima tra tutte SESAR, istituito per definire il piano di implementazione del sistema ATM (Air Traffic Management).

La fase di trasformazione strutturale del trasporto aereo, inoltre, 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. L’integrazione con Techno Sky consentirà ad Enav di presentarsi, anche sul mercato europeo, con un’offerta, sull’attività *core business*, ancora più ampia ed integrata.

### **3- Il rapporto Stato – Enav**

#### **A) I contratti 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 (trasporti, difesa ed economia) sia definito da un "contratto di programma" e un "contratto di servizio".

La Corte ha più volte sottolineato nelle precedenti Relazioni come l'analisi storica dei tempi di sottoscrizione dei contratti in questione mostra che, nelle migliori delle ipotesi, questa interviene a posteriori per "sanare" un rapporto istituzionale protrattosi nel triennio di riferimento senza il formale supporto giuridico voluto dalla legge.

Ormai, a fine 2007, a causa del ritardo imputabile ai Ministeri competenti, non sono stati ancora formalizzati i contratti di programma relativi agli anni 2001-2006 ed il contratto di servizio relativo agli anni 2001 - 2003.

Enav, da parte sua, continua ad operare 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.

A ciò si aggiungono i problemi derivanti dall'impossibilità per Enav, in assenza di formalizzazione del contratto di servizio, di percepire concretamente quanto dallo Stato dovuto per i servizi espletati dalla società ed i "tagli" ai fondi per i contratti delle imprese pubbliche, recentemente preannunciati dalla Ragioneria dello Stato, secondo cui "a legislazione vigente, risultano complessivamente disponibili € 137.383.587,35, di cui € 49.413.587,35 per l'anno 2004, € 42.145.000,00 per l'anno 2005 ed € 45.825.000,00 per l'anno 2006.

La parte dei crediti che non verrà regolata all'atto della sottoscrizione del contratto di servizio dovrà tuttavia essere corrisposta quanto prima, al fine di evitare ulteriori problemi finanziari alla Società.

I crediti della Società nei confronti dello Stato ammontano a 451 milioni di euro, di cui 187 a titolo di rimborso IVA.

Si tratta di importi, peraltro, che in mancanza di puntuale formalizzazione dei contratti di servizio ed in vigenza della normativa sui "requisiti di sistema" (l.n. 248/05) sono cresciuti e tenderanno a crescere in modo ancor più rilevante

(ed in presenza degli incrementi di traffico cresceranno ancora), privando la Società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendole necessitato il ricorso a finanziamenti esterni.

La mancata percezione di tali importi ha costretto Enav a ricorrere ad anticipazioni finanziarie.

Tale situazione – che, si ripete, si attesta su livelli che, solo al momento, non comportano sostanziali impatti sulla solidità finanziaria della Società – si è determinata in ragione della realizzazione dell'ingente, quanto necessario, Piano degli Investimenti (per circa 1 mld di euro negli anni 2004 - 2006) e dell'acquisizione di Techno Sky.

Per il futuro, se s'intenderà salvaguardare le prospettive di efficienza e di sviluppo faticosamente conquistate dalla Società, lo Stato dovrà farsi carico di adempiere con puntualità, regolarità ed esaustività le proprie obbligazioni nei confronti della stessa.

## **B) La legge sui requisiti di sistema ed i suoi effetti**

Nella Relazione al Parlamento sulla gestione Enav S.p.A. per l'esercizio finanziario 2005 erano già state svolte alcune considerazioni circa la natura dei rapporti finanziari intercorrenti fra lo Stato e la Società alla luce della destinazione dell'utile di tale esercizio al Fondo di stabilizzazione delle tariffe (secondo quanto già attuato per l'anno 2003) e dell'emanazione della l.n. 248/05, norma che ha notevolmente esteso il regime delle esenzioni tariffarie a carico dello Stato fissato dalla previgente normativa.

Si era ritenuto, in particolare per quanto riguarda le tariffe di terminale, che l'entità degli oneri posti a carico del bilancio dello Stato invece che degli utilizzatori di tali servizi (ulteriormente ampliata a decorrere dall'1/1/2006 per effetto dell'entrata in vigore della l.n. 248/05) richiedesse una complessiva riconsiderazione delle modalità di determinazione di dette tariffe secondo schemi più orientati alle regole di mercato, in parte adombrati dalla stessa l.n.248/05.

Mentre sulla base della previgente normativa circa il 50% dei costi di erogazione del servizio di assistenza al traffico aereo, nelle fasi di decollo e di atterraggio, veniva sopportato dallo Stato che ripianava i mancati introiti dell'Enav, con le modifiche introdotte (a decorrere dal 1° gennaio 2006) dall'art.11-sexies e septies- della predetta legge è aumentata, sostanzialmente,

l'incidenza degli oneri sopportati dalla collettività che risulta, ora, di circa il 73% (120 milioni di euro su base annua, .cfr. prospetto a fine capitolo), con un incremento, rispetto al 2005, di circa 40 milioni di euro.

Fra i nuovi oneri a carico dello Stato ha assunto particolare rilievo la riduzione dei costi tariffabili nella misura, indicata nel citato art. 11, pari alla *"sommatoria dei costi previsti, nei restanti aeroporti, per fornire un numero di u.d.s. (unità di servizio, n.d.r.) pari all'1,5% del totale previsto, per l'anno di applicazione della tariffa, sull'intera rete nazionale."*<sup>1</sup>

Per comprendere meglio gli effetti di tale nuova disposizione occorre avere presente che, nella determinazione della tariffa, vengono considerati i costi di gestione di 39 aeroporti, 14 dei quali con un traffico al di sopra della predetta soglia dell'1,5% e 25 al di sotto della stessa. I costi di questi ultimi erano già interamente a carico dello Stato.

La formulazione della norma ha ingenerato dubbi sui criteri da adottare ai fini della definizione dell'entità della riduzione dei costi da praticare per gli aeroporti considerati "maggiori", con un traffico, cioè, che supera la soglia dell'1,5% del totale delle unità di servizio dell'intera rete aeroportuale.

L'interpretazione accolta è basata sul presupposto che la *ratio* della norma fosse quella di prevedere in tutti gli aeroporti, maggiori e minori, l'esenzione tariffaria fino alla concorrenza del valore dell'1,5% del totale delle unità di servizio.

Ciò ha comportato benefici per i vettori nazionali che non appaiono commisurati all'entità degli oneri sopportati dallo Stato, di cui finiscono per usufruire, in misura forse anche maggiore, gli operatori stranieri.

Il meccanismo adottato, per effetto della forte parcellizzazione del traffico concentrato solo su 3 aeroporti maggiori (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, in ordine decrescente), determina un significativo trasferimento

<sup>1</sup> Con la normativa sui cosiddetti "requisiti di sistema" (che introduce una più razionale attribuzione di compiti e ripartizione di oneri fra i vari operatori del sistema del trasporto aereo), con particolare riferimento ad Enav, si è, tra l'altro, disposto:

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

di oneri a carico dello Stato, pari mediamente al 40% del costo dei rimanenti 11 aeroporti maggiori.

Ciò in quanto, nell'ambito dei 14 aeroporti maggiori, il rapporto fra il totale delle u.d.s. prodotte ed il valore-soglia dell' 1,5% del totale delle u.d.s., vale 19 per Fiumicino, 14,4 per Malpensa, 5,5 per Linate ed è compreso fra 1 e 3,5 per i rimanenti 11 aeroporti, con un valore medio di 2,5 ( $100:2,5=40$ ).

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

Tale peculiare situazione, che non trova riscontro in Europa, potrebbe essere ulteriormente accentuata dal programmato passaggio di un congruo numero di aeroporti militari alla gestione civile che determinerebbe un ulteriore aumento dell'incidenza proporzionale della quota a carico dello Stato.

Descrizione	(*) CTT 2006		(*) CTT 2005		variazione	
	1	2	3	4	5 = 4-1	
	2,23	2,97	-0,74			
	31.12.2006 CONSUNTIVO	31.12.2005 CONSUNTIVO	variazione	31.12.2006 SIMULAZIONE UDS 2006 * CTT 2005	variazione della simulazione con il consuntivo 2006	
Ricavi di terminale a carico vettori (a)	45.647.937,67	74.054.994,10	(28.407.056,43)	77.999.088,92	32.351.151,25	
Esenzioni terminale	1.900.526,44	2.973.118,65	(1.072.592,21)	2.531.185,47	630.659,03	
Esenzione terminale su voli nazionali	28.798.375,03	19.521.075,03	9.277.300,00	20.988.047,03	(7.810.328,01)	
Totale esenzioni (b)	30.698.901,47	22.494.193,68	8.204.707,79	23.519.232,50	(7.179.668,98)	
Ripianamento per aeroporti a basso traffico	60.520.990,82	57.761.515,90	2.759.474,92	60.520.990,82	0,00	
Franchigia 1,5% ad Aeroporti Maggiori	28.921.079,75	0,00	28.921.079,75	0,00	(28.921.079,75)	
Totale ripianamenti (c)	89.442.070,57	57.761.515,90	31.680.554,67	60.520.990,82	(28.921.079,75)	
Totale a carico Stato (d)=(b+c)	120.140.972,04	80.255.709,58	39.885.262,46	84.040.223,32	(36.100.748,73)	
Totale ricavi di terminale (a+d)	165.788.909,71	154.310.703,68	11.478.206,03	162.039.312,23	3.749.597,48	
Contributi in conto esercizio l.n. 248/05	30.000.000,00	0,00	30.000.000,00		30.000.000,00	

Una conseguenza della l.n. 248/05 è stata la diminuzione della tariffa di terminale che è passata da € 2,97 a € 2,23. I nuovi importi a carico dello Stato, in virtù di questa legge, sono serviti, alla Società, per coprire i minori ricavi conseguenti all'abbattimento della tariffa. Con l'applicazione della l.n. 248/05 l'importo a carico dello Stato è passato da 80,2 milioni di euro del 2005 a 120,1 milioni di euro del 2006. Mantenendo applicata la tariffa del 2005 si è provveduto ad effettuare una simulazione, rappresentata nella colonna 4, che neutralizza gli effetti della l.n. 248/05 riguardo l'istituzione dei voli comunitari e della franchigia degli aeroporti maggiori. Le risultanze evidenziano, quindi, che, senza gli effetti della Legge, la Società avrebbe rilevato maggiori ricavi, nei confronti dei vettori, per 32,3 milioni di euro e, nel contempo, minori ricavi nei confronti dello Stato per 36,1 milioni di euro.

#### **4 - La sicurezza societaria**

Con delibera del Consiglio di Amministrazione del 5 aprile 2006 all'Amministratore Delegato sono stati attribuiti tutti i poteri per l'amministrazione della società, esclusi soltanto quelli di legge, di statuto ovvero diversamente conferiti in base alla stessa deliberazione.

In considerazione di ciò all'Amministratore Delegato spettano i poteri, le attribuzioni e le responsabilità in materia di sicurezza e salute sul luogo di lavoro.

Come preannunciato dallo stesso Amministratore Delegato in sede di accettazione dei poteri, tenuto conto dell'articolazione territoriale e della complessa organizzazione aziendale, questi ha conferito deleghe relative a tutte le attività delegabili ai sensi del d.lgs. 626/94, e successive modifiche ed integrazioni, ai responsabili delle unità produttive, individuate sulla base dei provvedimenti organizzativi.

Con disposizione nr. 3 del 29 gennaio 2007 è stata posta alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato, in quanto Datore di lavoro, la funzione Sicurezza del Lavoro, di cui costituisce articolazione organizzativa il Servizio di Prevenzione e Protezione che, in base alla normativa vigente, mantiene autonomia esecutiva e specifiche responsabilità nonché una relazione funzionale diretta col Datore di lavoro.

Tra gli obiettivi societari vi è anche quello di assicurare omogeneità di gestione tra le diverse articolazioni organizzative nonché tra Enav e le partecipate; a tal fine è stato posto particolare impegno per cercare di conformare le varie unità produttive, tenuto conto delle peculiarità delle relative gestioni.

Nel corso del 2006 si è ottemperato, come di consueto, agli adempimenti previsti dal citato d.lgs. 626/94.

E' stata, inoltre, elaborata una nuova versione dei documenti di cui all'art. 4 comma 2 del citato d.lgs. 626/94, per il naturale aggiornamento dei dati contenuti, approfondendo tutte le schede dei singoli fattori di rischio con particolare riguardo alla valutazione del rischio incendio.

Presso tutte le strutture Enav sono state effettuate le annuali esercitazioni antincendio, in molte occasioni con la fattiva e preziosa partecipazione dei locali Comandi dei Vigili del fuoco ed, in un caso, della Protezione civile, consentendo di realizzare simulazioni molto efficaci sia per il personale Enav addetto alla gestione dell'emergenze, sia per gli altri soggetti eventualmente coinvolti. Tutto ciò in linea con l'obiettivo di agire a tutti i livelli in stretta collaborazione con i vari operatori del



sistema della navigazione e del trasporto aerei, in particolare sul tema della cultura e della sensibilità della sicurezza del lavoro.

Di alcune esercitazioni antincendio sono stati realizzati dei filmati, con opportuno montaggio dotato di idonee sottotitolazioni esplicative, che potranno costituire un utile contributo interno per la formazione dei citati addetti Enav alla gestione delle emergenze.

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

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

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

I citati Manuali vengono utilizzati nell'attività di formazione e informazione effettuata da personale Enav, anche in sede di riunioni periodiche.

In linea con l'indirizzo di rendere l'attività di Techno Sky (la nuova società derivata dall'acquisizione del ramo d'azienda di Vitrociset SpA) compatibile con quella di Enav sono state rese disponibili le linee guida del sistema di gestione della sicurezza del lavoro di Enav, compreso un *format* del documento di cui all'art. 4 comma 2 d.lgs. 626/94; ciò anche in considerazione dell'attività tuttora svolta dai lavoratori di Techno Sky nelle strutture di Enav, cui i vari documenti ex art. 4 citato si riferiscono.

In particolare per quanto riguarda i campi elettromagnetici, di comune interesse per Enav e Techno Sky, si cercherà di ottimizzare le iniziative per ottenere effetti a beneficio di entrambe.

Anche i risultati relativi ai campi elettromagnetici saranno utilizzati per aggiornare il citato documento di cui all'art. 4 e, in generale, per favorire, da parte dei delegati di funzioni, lo scambio di informazioni tra appaltante ed appaltatore previsto dall'art. 7 del d.lgs. 626/94, di recente integrato dal legislatore nell'intento di rafforzare la tutela dei lavoratori.

Le recenti modifiche di agosto 2007 alla disciplina in argomento riguardano anche i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RRLS) aziendali, la cui elezione tra l'altro deve avvenire di norma in un'unica giornata su tutto il territorio nazionale, salvo diverse determinazioni in sede di contrattazione collettiva, e gli obblighi di informazione nei confronti degli stessi, nel rispetto delle prevalenti ragioni di *security*: non si può trascurare infatti che le strutture di Enav devono essere particolarmente salvaguardate per la loro rilevanza ai fini dell'interesse generale anche con riferimento alla divulgazione delle relative informazioni.

## **5 - La comunicazione societaria**

Considerati i risultati conseguiti negli ultimi anni nella comunicazione societaria da parte della Funzione Relazioni Esterne, nel 2006 Enav ha proseguito sulla strada intrapresa moltiplicando gli sforzi per sempre di più raggiungere Istituzioni-media-cittadini, per coinvolgere i suoi dipendenti e per parlare con tutti gli attori del Trasporto Aereo.

Costante e circostanziata risulta essere stata l'attività di relazione ed informazione presso le Istituzioni nazionali. Seppure già decisamente consolidato, è stato comunque intensificato il presidio di ogni sede decisionale, affinché si vedesse confermato un clima di fiducia verso un'Azienda fortemente rivolta alla creazione di valore pubblico. Alta è stata la produzione di materiale divulgativo fornito ai decision-maker al fine di agevolare al massimo l'interpretazione delle iniziative di Enav a favore dell'intero comparto del trasporto aereo nazionale.

Lo scorso anno si è conclusa l'iniziativa didattica "*la Scuola in Torre*", che da quando è partita (febbraio 2004) ha aperto agli studenti le porte delle Torri di controllo di Bari, Bergamo, Bologna, Catania, Napoli, Olbia e Venezia. Del progetto sono stati informati oltre 115.000 studenti degli ultimi due anni di 663 istituti superiori, con l'obiettivo di far conoscere il ruolo di Enav per la sicurezza del trasporto aereo. Tra i 4.393 ragazzi che hanno poi effettivamente visitato le Torri, Relazioni Esterne ha gestito un concorso per il miglior slogan istituzionale dell'Azienda.

Fortemente incrementata è stata la comunicazione via internet attraverso il sito [www.enav.it](http://www.enav.it) che, nell'anno, ha avuto un'affluenza di 492.711 visitatori, con una media giornaliera di 1.349 accessi. Attraverso [enav.it](http://enav.it) il grande pubblico si relaziona quotidianamente con la Società: ne sono prova le oltre 6.000 mail giunte nel 2006, a cui Relazioni Esterne ha risposto in tempo reale.

Il sito internet aziendale (on line da giugno 2004) è passato dalle 70 pagine iniziali a 2.303, con 672 fotografie, filmati illustrativi in computer grafica, visite virtuali, 220 comunicati stampa, centinaia di articoli stampa e contributi multimediali.

Il 2006 si è inoltre caratterizzato per una notevole attività editoriale pensata per veicolare, in modo divulgativo ma tecnicamente preciso, l'ampio patrimonio informativo aziendale verso i dipendenti e l'esterno: ciò ha consentito di conoscere i risultati e le attività aziendali e di aprire un confronto tematicamente più ampio.

Oltre al mensile Cleared (giunto al suo quarto anno di vita ed inviato ai dipendenti ed a realtà istituzionali, operative ed informative del settore) si sono aggiunte diverse altre realizzazioni editoriali, anche multimediali. Questi prodotti hanno permesso di veicolare i messaggi destinati a valorizzare, sulla base delle politiche gestionali e del personale in atto, la percezione della realtà Enav anche verso l'ampio pubblico degli stakeholder.

La comunicazione interna è poi stata costantemente garantita attraverso una puntuale intranet aziendale.

Anche nel 2006 Relazioni Esterne ha organizzato uno stand alla Fiera internazionale dell'ATM di Maastricht, articolato su diverse Funzioni Enav. Proprio in questa sede, a testimonianza della crescente maturità "esterna" dell'Azienda, è stato realizzato il primo catalogo destinato alla commercializzazione di alcuni dei suoi servizi complementari.

Da segnalare poi l'organizzazione dell'inaugurazione, alla presenza degli allora Presidente della Camera e Viceministro ai Trasporti, del Centro di Formazione Academy di Forlì, l'istituto attraverso il quale Enav forma i propri Controllori del Traffico Aereo; inoltre, il costante lavoro delle Relazioni Esterne nell'organizzare altri incontri interni ed esterni (Fiera dell'Elettronica di Forlì, visite di istituzioni e delegazioni estere, consegna diplomi nuovi CTA, progetto Cascade, conferenza Emma-2, workshop Asas, meeting eTOD, ecc.) a supporto dell'attività della Società.

In considerazione della sempre maggiore importanza che stanno assumendo le Relazioni Esterne in ambito internazionale, soprattutto comunitario, nel settembre 2006 Enav ha deciso di rilanciare l'Ufficio di Rappresentanza di Bruxelles, già aperto nel 1999 dall'allora ente Enav.

Questa decisione è stata presa dalla ravvisata opportunità di garantire una presenza diretta e costante della Società nel centro europeo di elezione, dove vengono assunte decisioni che influenzano direttamente l'attività dell'Azienda.

Fortemente strategico inoltre il continuo lavoro verso i media per portare alla massima conoscenza le attività ed iniziative svolte da Enav, dove si è profuso particolare impegno verso gli organi di informazione non specializzati, ma generalisti. Ciò ha consentito che rappresentanti Enav siano stati in più occasioni intervistati per divulgare, in particolare verso i passeggeri/cittadini, il ruolo di Enav nel trasporto aereo e nella creazione di valore pubblico.

Da segnalare il costante presidio istituzionale-stampa che ha consentito alla Società di esporre le proprie posizioni in qualsiasi evento che avesse impatto sull'opinione pubblica e l'attività interna. A tal fine, è stato anche redatto l'aggiornamento del Manuale per la Comunicazione (inserito nelle procedure aziendali) affinché la Società possa interagire correttamente con gli organi di informazione (e quindi l'opinione pubblica) in maniera completa e trasparente.

## **6 - Le relazioni industriali**

L'anno 2006 ha chiuso un triennio caratterizzato da un buon clima di collaborazione tra Azienda e Sindacati che, per la prima volta in Enav, ha portato ad un periodo di moratoria delle agitazioni sindacali per 14 mesi, fino a tutto il 30 novembre 2006. Conseguentemente, il 2006 ha registrato, in assoluto, il valore più basso di sempre per quanto riguarda gli scioperi proclamati ed effettivamente svolti.

In particolare, sono stati perfezionati alcuni importanti accordi sui seguenti temi:

- a) premio di risultato personale non dirigente (nuovi criteri di calcolo legati al fatturato aziendale - UDS);
- b) applicazione accordo interconfederale del '93 su recupero inflazione 2004/2005 e riconoscimento inflazione programmata;
- c) determinazione organico medio e orario di lavoro (accordo 5/1/2007).

Nel corso del primo semestre 2007 sono state poi definite le tematiche contrattuali rimaste non risolte dal contratto in vigore come l'ordinamento professionale, ovvero attinenti alla mobilità geografica, oltre ad una ulteriore intesa in tema di relazioni sindacali.

Sull'ordinamento professionale, al di là delle consuete diverse posizioni sindacali su tale materia, di vero elemento di ostacolo alla trattativa sono state le richieste economiche avanzate da parte del sindacato autonomo, eccessivamente onerose ed incompatibili con le dinamiche di costo previste nei piani aziendali

(l'accoglimento di tali richieste avrebbe fatto lievitare il costo del personale di ben 60 Mln di euro nell'anno 2010).

La Società, durante tutto l'arco temporale del confronto, ha comunque mantenuto una posizione di coerenza con le previsioni del Piano Industriale, ribadendo più volte e nelle diverse sedi la propria disponibilità a proseguire nel negoziato nell'ambito dell'utilizzo delle risorse economiche a suo tempo individuate e accantonate.

La conclusione dell'accordo ha rappresentato un successo sotto due diversi profili: l'aver conseguito nei fatti la ricomposizione sostanziale della totalità dello schieramento sindacale presente in Enav ed il raggiungimento degli obiettivi contrattuali (avendo definitivamente chiuso le "vertenze" aperte) con ricadute economiche in linea con le compatibilità previste nel piano aziendale.

In particolare, per quanto concerne l'ordinamento professionale, si evidenzia che il precedente, in vigore dal 1991 ed oggetto di diffuso malcontento, non era più idoneo a cogliere le nuove professionalità caratteristiche del settore, anche in relazione a quanto recentemente emanato in materia dalle competenti autorità internazionali del trasporto aereo.

Il nuovo ordinamento prevede due differenti iter di carriera: uno strettamente economico, caratterizzato da una progressione automatica nelle diverse classi stipendiali di ciascuna categoria, ed uno professionale, collegato ai processi di formazione e di acquisizione di esperienze e conoscenze specifiche. La nuova disciplina, in vigore dal settembre 2007, ha consentito di omogeneizzare i trattamenti differenziati presenti all'interno della categoria dei controllori di volo, di ottimizzare tutte le categorie professionali sotto l'aspetto dell'anzianità, innalzando a 32/37 anni di servizio il completamento dei rispettivi percorsi di carriera, di abbassare il livello di ingresso per tutto il personale, consentendo così minori costi in virtù delle assunzioni previste per i prossimi anni.

A conferma del recuperato clima di serenità nei rapporti sindacali, le OO.SS. hanno concesso un ulteriore periodo di moratoria degli scioperi; contestualmente, si è convenuto di avviare, ad ottobre 2007 e in anticipo rispetto alla naturale scadenza del 31 dicembre 2007, la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

## II - L'ATTIVITA' DI GESTIONE

### **A - Le risorse umane**

#### **1 - L'evoluzione organizzativa di Enav**

Nel corso del periodo 2003 - 2006, la Società ha seguito un percorso di graduali mutamenti che costituiscono un profondo processo di "aziendalizzazione" di Enav che da "sistema pubblico" sta sempre di più evolvendo verso un "sistema azienda", dotato di meccanismi operativi, di livelli di responsabilizzazione e di comportamenti organizzativi coerenti.

Il Consiglio di Amministrazione, poco dopo il suo insediamento nell'ambito del primo mandato consiliare, ha prima attentamente esaminato e poi varato un modello organizzativo che doveva rispondere, da un lato, alla situazione organizzativo-gestionale esistente in quel momento storico; dall'altro, doveva avere caratteristiche di robustezza e dinamicità per far fronte alle possibili evoluzioni di scenario.

Tale modello aveva diverse caratteristiche salienti, derivate da precise motivazioni strategiche e gestionali legate al momento storico sopra richiamato.

La prima e la più importante di queste motivazioni, che costituisce anche il *leit-motiv* di tutta l'evoluzione organizzativa successiva, era rappresentata dall'esigenza di trasformare una volta per tutte una struttura, che scontava gli effetti delle precedenti forme giuridiche di natura pubblicistica, in una struttura il più possibile conforme, sia pur con le sue specificità, ai modelli consolidati delle moderne società per azioni operanti nel terziario avanzato.

L'asse portante di quel modello era rappresentato, in estrema sintesi, dal rafforzamento del governo tecnico-operativo in senso manageriale, dal decentramento dei principali processi di supporto, dalla ristrutturazione dei processi e dei sistemi amministrativo-gestionali in senso lato.

Più in dettaglio, tale prima fase di evoluzione organizzativa si è basata fondamentalmente sui seguenti principi cardine:

Potenziamento dei processi di governo e controllo operativo mediante una maggiore specializzazione delle posizioni di alto management sui servizi di navigazione aerea, separando il coordinamento operativo dei servizi di rotta rispetto a quelli di aeroporto e sviluppando la capacità manageriale operativa, per generare dall'interno le forze necessarie a trasformare la cultura ed i comportamenti in senso aziendalistico, anche e soprattutto mediante la valorizzazione delle professionalità esistenti.

Potenziamento dei processi di rinnovamento tecnologico degli impianti, e quindi di investimento, mediante una sostanziale riorganizzazione e rafforzamento dell'Area Tecnica, la quale è stata dapprima resa indipendente dall'Area Amministrativa e subito dopo è stata ristrutturata per meglio attivare e gestire i progetti di investimento. Inoltre, si è dato contestuale impulso alla partecipazione a programmi di ricerca e sviluppo di respiro europeo, onde rafforzare la presenza dell'Azienda, e quindi dell'Italia, negli ambiti in cui si determinano, nel lungo periodo, i nuovi scenari tecnologici ed operativi.

Decentramento dei processi di specifico supporto tecnico-operativo (come quelli relativi alla safety, alla qualità e all'esercizio tecnico e gestione delle infrastrutture) e dei processi di supporto generale aziendale (come quelli relativi al personale e all'amministrazione), mediante la creazione dei Coordinamenti Territoriali e di una Funzione del Personale esecutiva a livello di Direzione Generale.

Riorganizzazione di alcuni processi centrali, come quelli relativi alla pianificazione strategica, alle relazioni esterne ed istituzionali, alla security, agli affari legali e societari, agli acquisti, al coordinamento dell'esercizio tecnico, della manutenzione e della logistica.

Successivamente, nell'arco del triennio si sono avuti alcuni eventi significativi che hanno inciso sulla macro-struttura organizzativa e ne hanno determinato alcune variazioni di un certo rilievo.

Fra questi, l'apertura della nuova Scuola di Forlì, che ha significativamente favorito il posizionamento di Enav tra i centri formativi di eccellenza in ambito europeo.

Ciò ha comportato il rilancio dell'intero macro-processo della formazione mediante la completa riorganizzazione e potenziamento della Funzione competente, che è stata posta alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato con il nome di Academy ed è stata allineata alle migliori prassi esistenti nei più importanti *provider* europei, anche facendo leva sui consistenti investimenti effettuati per l'apertura della stessa Scuola di Forlì.

Con l'entrata in vigore della normativa europea in materia di requisiti comuni dei fornitori di servizi della navigazione aerea e di certificazione degli stessi da parte delle Autorità nazionali di vigilanza, è stato poi realizzato un ulteriore importante adeguamento organizzativo. In particolare, è stato dato impulso alla Direzione Generale verso le tematiche tecnico-operative e la conseguente valorizzazione delle risorse manageriali interne. Percorso, questo, che è culminato con la nomina a Direttore Generale dell'allora capo dell'Area Operativa e con la riorganizzazione della Direzione Generale stessa.

Inoltre, sempre a seguito del sopra richiamato evento di entrata in vigore della regolamentazione europea, si è dato ulteriore impulso alla creazione di un Sistema di Qualità basato sulla normativa ISO 9001, come previsto dalla citata regolamentazione in relazione ai servizi di navigazione aerea soggetti a certificazione.

Ciò ha comportato la creazione di un'apposita Funzione alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato.

Infine, i sempre più mutevoli e condizionanti scenari internazionali hanno consigliato una sostanziale riorganizzazione del comparto delle attività internazionali e, in tale ambito, è stato dato un nuovo assetto organizzativo alla sede Enav di Bruxelles.

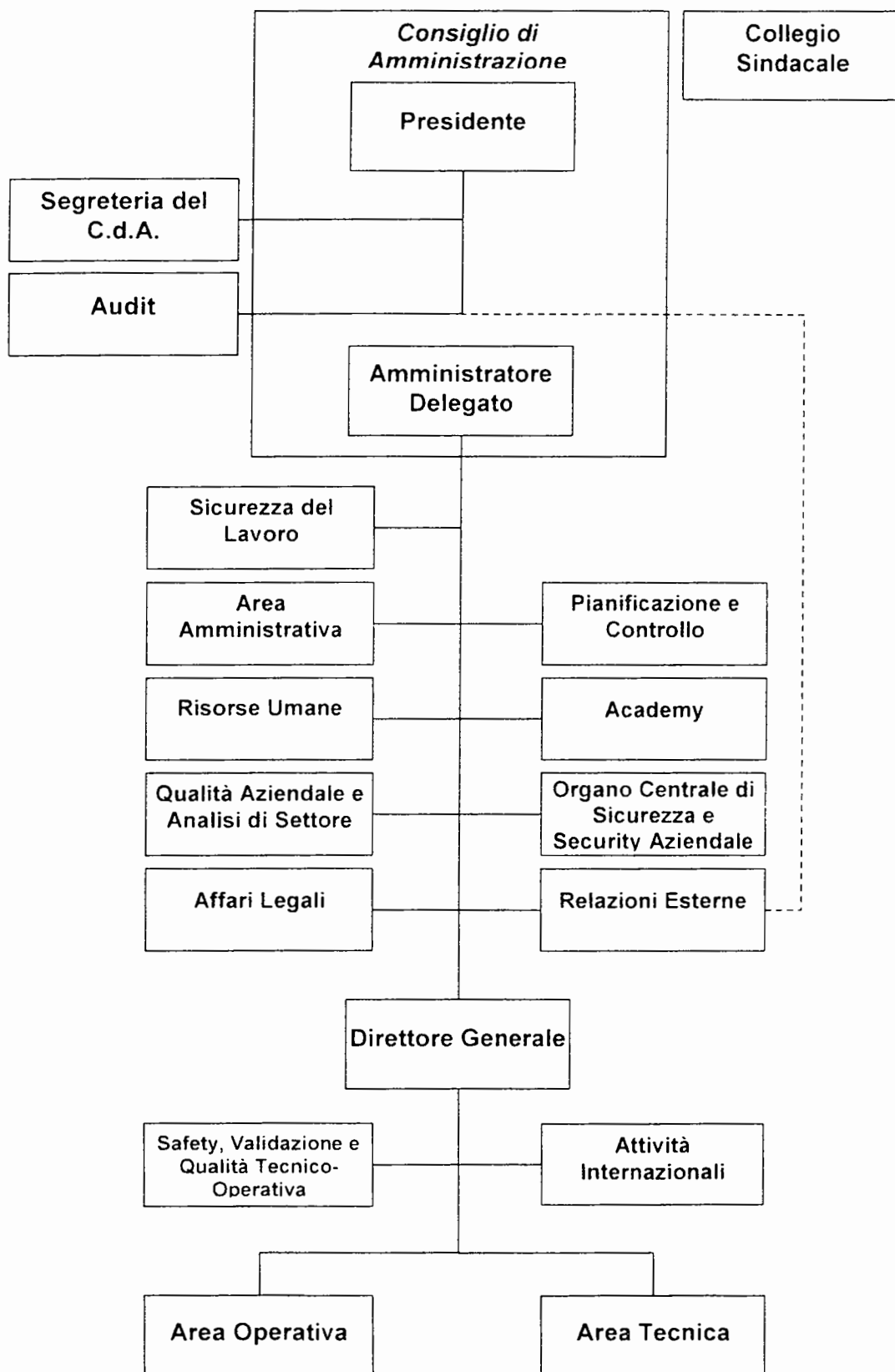
Superate queste prime fasi di ampie riorganizzazioni, è iniziata una nuova fase di evoluzione organizzativa rivolta non più al rilancio della struttura in termini di efficacia, ovvero al presidio di processi in precedenza trascurati o scarsamente sviluppati, bensì rivolta alla razionalizzazione della struttura stessa ai fini dell'ottimizzazione delle funzioni e dei processi in generale.

Tale fase - secondo le intenzioni dei vertici della Società - è essenzialmente caratterizzata da una rinnovata attenzione ai costi e all'efficienza, cui, in precedenza, era stata data una priorità non assoluta, alla luce della forte esigenza di conseguimento degli obiettivi primari aziendali.

I prospetti sottostanti danno contezza delle consistenze di organico correlate all'organizzazione dell'Azienda a livello di macrostruttura (prospetto 1) con articolazione per figure dirigenziali e categorie professionali e con l'evidenza, tra queste ultime, dei quadri (cosiddetta "pianta organica") con riferimento al 31 dicembre 2006 (prospetto 2), la previsione per l'anno 2007 (prospetto 3) e la prospettiva dinamica fino al 2008 (prospetto 4).



### Macro-struttura al 31-12-2006



## ORGANICO MACRO-STRUTTURA - Consuntivo 2006

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Nav		Tecn		Amm/Inf		Totale		TOT compl.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
PRESIDENZA												4	1	4	1	15
SEGRETARIA CDA												4	2	4	2	
AUDIT												7	3	7	3	
<b>Consuntivo 2006</b>												<b>15</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	
AMMINISTRATORE DELEGATO												2		2	0	
SEGRETARIA TECNICA DELL'A.D.	3										4	1	13	5	20	6
ACADEMY	5	50	7	12	1					3	1	17	1	88	10	
AFFARI LEGALI	1											11	4	12	4	
AREA AMMINISTRATIVA	9			6	2					4	1	111	19	130	22	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					2	1	5	1	10	3	410
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	3											6	1	9	1	
QUALITA' AZIENDALE E ANALISI DI SETTORE	1	2										4	1	7	1	
RELAZIONI ESTERNE	5	1										20	5	26	5	
RISORSE UMANE	7	2		1						9	1	87	13	106	14	
<b>Consuntivo 2006</b>	<b>35</b>	<b>55</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>1</b>				<b>22</b>	<b>5</b>	<b>276</b>	<b>50</b>	<b>410</b>	<b>66</b>	
DIRETTORE GENERALE	1											2		3	0	
SAFETY VALIDAZIONE E QUALITA' OPERATIVA	1	8	4							5	3	4		18	7	
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1													1	0	
AREA TECNICA	8	5		1	1					71	19	26	8	111	28	2.847
AREA OPERATIVA	8	25	11	100	2	33	2	33	11	28	7	54	3	281	36	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	12	681	50	526	9					36	10	104	4	1.359	73	
OPERAZIONI DI ROTTA	3	850	86	83	1					48	3	90	3	1.074	93	
<b>Consuntivo 2006</b>	<b>34</b>	<b>1.569</b>	<b>151</b>	<b>710</b>	<b>13</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	<b>11</b>	<b>188</b>	<b>42</b>	<b>280</b>	<b>18</b>	<b>2.847</b>	<b>237</b>	
<b>Consuntivo 2006</b>	<b>69</b>	<b>1.624</b>	<b>158</b>	<b>731</b>	<b>17</b>	<b>34</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	<b>11</b>	<b>210</b>	<b>47</b>	<b>571</b>	<b>74</b>	<b>3.272</b>	<b>309</b>	

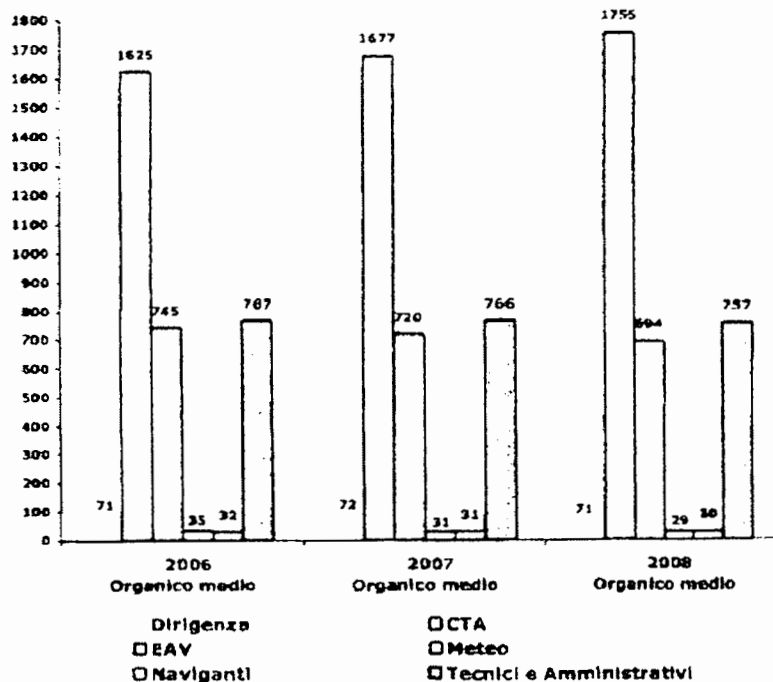
## ORGANICO MACRO-STRUTTURA - Previsione 2007

FUNZIONI	Dirigenti	CTA		EAV		Meteo		Nav		Tecn		Amm/Inf		Totale		TOT compl.
		Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	Totale	di cui Quadri	
PRESIDENZA												4	1	4	1	
SEGRETERIA CDA												4	2	4	2	
AUDIT	1											7	3	8	3	
<b>Budget 2007</b>	<b>1</b>											<b>15</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>16</b>
AMMINISTRATORE DELEGATO												2		2	0	
SEGRETERIA TECNICA DELL'A.D.	3									3	1	11	4	17	5	
ACADEMY	5	50	8	12	1	1				3	1	17	1	88	11	
AFFARI LEGALI	1											12	4	13	4	
AREA AMMINISTRATIVA	9			6	2					3	1	107	21	125	24	
ORGANO CENTRALE SICUREZZA E SECURITY AZIENDALE	1			2	1					2	1	5	1	10	3	
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	3											6	1	9	1	
QUALITA' AZIENDALE E ANALISI DI SETTORE	1	2										4	1	7	1	
RELAZIONI ESTERNE	5	1										21	5	27	5	
RISORSE UMANE	7	2		1						8	1	86	16	104	17	
<b>Budget 2007</b>	<b>35</b>	<b>55</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>1</b>				<b>19</b>	<b>5</b>	<b>271</b>	<b>54</b>	<b>402</b>	<b>71</b>	
DIRETTORE GENERALE	1											2		3	0	
SAFETY VALIDAZIONE E QUALITA' OPERATIVA	1	8	4							5	3	4		18	7	
ATTIVITA' INTERNAZIONALI	1													1	0	
AREA TECNICA	9	5		1	1					71	21	26	9	112	31	
AREA OPERATIVA	8	25	12	81	1	29	2	31	10	27	8	52	3	253	36	
OPERAZIONI DI AEROPORTO	12	712	54	526	9					34	11	102	5	1.386	79	
OPERAZIONI DI ROTTA	4	909	92	83	1					46	3	88	3	1.130	99	
<b>Budget 2007</b>	<b>36</b>	<b>1.659</b>	<b>162</b>	<b>691</b>	<b>12</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>10</b>	<b>183</b>	<b>46</b>	<b>274</b>	<b>20</b>	<b>2.903</b>	<b>252</b>	
<b>Budget 2007</b>	<b>72</b>	<b>1.714</b>	<b>170</b>	<b>712</b>	<b>16</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>10</b>	<b>202</b>	<b>51</b>	<b>560</b>	<b>80</b>	<b>3.321</b>	<b>329</b>	<b>3.321</b>

### Dinamica degli Organici

La dinamica precedente delle figure professionali è realizzabile con le seguenti entrate ed uscite di personale.

Profilo	2006				2007				2008			
	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno	+	-	Organico medio	Consistenza a fine anno
■ Dirigenza	4	3	71	72		-	72	72		2	71	70
■ CTA	85	69	1.625	1.633	120	39	1.677	1.714	100	28	1.755	1.786
■ EAV	17	42	745	732		20	720	712		23	694	689
■ Meteo		4	35	32		2	31	30		2	29	28
■ Naviganti		1	32	32		1	31	31		2	30	29
■ Tecnici e Ammin.	11	7	767	767	3	8	766	762	9	21	757	750
<b>TOTALE</b>	<b>117</b>	<b>126</b>	<b>3.275</b>	<b>3.268</b>	<b>123</b>	<b>70</b>	<b>3.297</b>	<b>3.321</b>	<b>109</b>	<b>78</b>	<b>3.336</b>	<b>3.352</b>



## 2 - Il costo del personale

Per quanto attiene al personale, la consistenza al 31 dicembre 2006 (prospetti 2 e 3) è pari a 3.272 unità con una riduzione di 7 risorse rispetto al 31 dicembre 2005; anche la consistenza media si è ridotta attestandosi a 3.286 unità con una diminuzione di 11 risorse.

Nel 2006 è proseguita la politica aziendale finalizzata al coinvolgimento del personale nel processo di sviluppo dell'Azienda, al miglioramento delle Relazioni Industriali, all'avvio di un impegnativo programma di formazione, grazie anche alla piena operatività del nuovo Centro di formazione di Forlì ed alla progressiva immissione di nuova forza lavoro nel settore operativo.

La comune ricerca di perseguire elevati livelli di produttività e di riduzione dei costi è stata la principale azione che ha caratterizzato la politica aziendale sia nella gestione delle Risorse Umane che nella razionalizzazione degli assetti organizzativi.

L'evoluzione organizzativa è riassumibile nei seguenti punti:

- riorganizzazione della Direzione Generale secondo un forte orientamento alla tecnologia ed ai processi operativi e focalizzazione strategica delle sue strutture sulle attività principali dell'Azienda, in linea con le esigenze derivanti dagli sviluppi internazionali del settore della navigazione aerea nonché dagli sviluppi conseguenti alla razionalizzazione dei processi di manutenzione degli impianti aziendali derivanti dall'acquisizione di Vitrociset Sistemi S.r.l.;
- potenziamento e sviluppo delle attività relative alla sicurezza operativa (safety), mediante l'individuazione di una funzione specifica, in relazione alle nuove normative europee;
- potenziamento e sviluppo delle attività relative alla qualità, sia a livello tecnico-operativo che a livello dell'intera Azienda, mediante l'identificazione di due funzioni specifiche, una nell'ambito della Direzione Generale, un'altra alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato; quest'ultima avente responsabilità sull'intero sistema di qualità aziendale;
- razionalizzazione delle strutture competenti in materia di safety, qualità e processi operativi, normativa ATS e validazione operativa, attraverso un loro accorpamento alle dirette dipendenze del Direttore Generale, allo scopo di ottenere opportune sinergie;

- riorganizzazione delle attività internazionali, con la creazione di una Funzione specifica alle dirette dipendenze del Direttore Generale, onde consentire di assolvere meglio le attività internazionali stesse alla luce dell'evoluzione degli scenari europei, in linea con la necessità di progressiva integrazione e armonizzazione dei servizi di navigazione aerea in Europa; al fine di dare nuovo impulso alla presenza della Società presso gli organismi internazionali di settore e comunitari, nell'ottica di acquisire un sempre maggiore ruolo nello sviluppo del sistema di navigazione nazionale ed europeo, è stato potenziato l'ufficio di rappresentanza di Bruxelles, la cui responsabilità è stata attribuita ad una risorsa di livello dirigenziale e con specifiche competenze;
- ridefinizione dell'organizzazione di sicurezza (security) della Società, in linea con il regolamento europeo sui requisiti comuni e tenendo anche conto dell'evoluzione normativa in materia di protezione e tutela delle informazioni classificate;
- abolizione dei Coordinamenti Territoriali, realizzata nei primi mesi del 2007, approvata dal Consiglio di Amministrazione sulla base di una analisi organizzativa finalizzata a valutare l'attualità, nel mutato contesto aziendale, delle suddette strutture; il Gruppo di Lavoro interfunzionale, appositamente costituito, ha fornito al vertice aziendale elementi adeguati per il superamento del concetto dei Coordinamenti e per procedere invece ad una moderna organizzazione per processi, fondata sulla base di nuove procedure e dei collegamenti con le strutture centrali di supporto.

La consuntivazione dei costi del personale relativi all'esercizio 2006 evidenzia un ammontare totale pari a circa 329,529 milioni di euro (prospetto 1) con un incremento rispetto al consuntivo 2005 pari a 4,6 milioni di euro.

Il maggior costo deriva dall'effetto combinato di più componenti, le più significative delle quali sono:

1. un maggior ricorso a prestazioni aggiuntive causato dall'incremento del traffico non supportato da un adeguato incremento dell'organico dei Controllori del traffico aereo (CTA), che ha visto invece un imprevisto fenomeno di uscite volontarie anticipate. La carenza dell'organico da quantificare in almeno 160 CTA in meno rispetto a quanto previsto dalle attuali configurazioni operative, ha anche comportato, nel periodo estivo, la necessità di richiedere il differimento delle ferie programmate con ulteriori oneri retributivi. Il maggior costo complessivo ammonta a circa 700 mila euro.

Permane un consistente sottorganico del personale CTA nonostante il massiccio sforzo di reclutamento/ formazione operato dal 2003 ad oggi.

In particolare, le attività di selezione e di addestramento del 2003, 2004 e 2006 hanno consentito di assumere nel periodo 2004/2006 circa 110 nuovi CTA (a cui aggiungere circa 40 passaggi EAV/CTA) che consentiranno di rendere operative 120 unità nel 2007, 110 nel 2008, 100 unità nel 2009 e 80 nel 2010, grazie all'incrementata capacità formativa oggi consentita dalla nuova struttura dell'Academy di Forlì;

2. un incremento rispetto al consuntivo 2005 per circa 1 milione di euro del premio di risultato del personale non dirigente in relazione alla crescita del fatturato aziendale (crescita delle Unità di Servizio - UdS - del 2,6% rispetto alla previsione di 1,1%). Nel corso del 2006 è stato definito un accordo quadro con le OO.SS. per la modifica del sistema per il calcolo del premio, passato dal numero dei movimenti rapportato all'organico ad un sistema collegato ai ricavi da UdS (la modifica comporta comunque un risparmio stimato di circa 3 milioni di euro rispetto al precedente assetto contrattuale);
3. un incremento delle somme destinate alla incentivazione degli esodi per circa 1,3 milioni di euro, motivate dalla particolare azione gestionale finalizzata al miglioramento del rapporto tra costi diretti di produzione e indiretti/amministrativi, con particolare riferimento poi alla riduzione del numero dei dirigenti;
4. la crescita della componente fondamentale del costo del lavoro - la voce stipendi ed altri assegni fissi - per un incremento complessivo pari a 2,7 milioni di euro connesso agli automatismi per avanzamenti di parametro contrattuale, all'innalzamento dei livelli di abilitazione professionale, al riconoscimento dell'inflazione programmata (+ 1,7%) ed al differenziale tra inflazione programmata e reale del biennio precedente, come da accordo sindacale del 20 luglio 2006 (decorrenza 1 agosto 2006), con conseguente aumento del TFR di 1,6 milioni di euro;
5. l'incremento degli "altri costi del personale" per circa 0,4 milioni di euro dovuto all'erogazione di un maggior numero di borse di studio per allievi CTA dell'Academy di Forlì;

6. la diminuzione degli oneri sociali per 963 migliaia di euro principalmente attribuite al minor carico contributivo riguardante il premio di risultato;
7. il decremento delle indennità di missione per 1 milione di euro circa;
8. il decremento delle indennità per trasferimenti e lavoro straordinario per un importo di 0,8 milioni di euro;
9. il decremento di circa 0.4 milioni di euro per ferie maturate e non godute.



## Prospetto 1

mgl euro

Descrizione	Consuntivo 2005	Consuntivo 2006	Delta 2006/2005
<b>SALARI ED ALTRI ASSEGNI FISSI</b>			
Stipendi ed altri assegno fissi	171.336,55	174.076,42	2.739,87
<b>INDENNITA' VARIABILI</b>			
Lavoro straordinario	1.933,32	1.710,60	-222,72
Disponibilità	381,99	360,98	-21,01
Indennità per trasferimenti	1.368,27	992,97	-375,30
Permessi e RFS	93,09	65,60	-27,49
Maggiorazioni per lavoro in turno	14.995,43	14.785,57	-209,86
Festività coincidenti	1.229,85	1.237,64	7,79
Compensi ore aggiuntive	20.626,96	21.327,56	700,60
Altre indennità	373,46	506,95	133,49
<b>PREMIO DI RISULTATO</b>			
Premio di risultato	15.080,43	16.063,22	982,79
<b>INDENNITA' PER MISSIONI</b>			
Missioni nazionali	2.592,73	1.611,14	-981,59
Missioni estere	488,17	223,94	-264,23
Missioni addestrative	570,05	780,63	210,58
<b>ACCANT. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE</b>			
Accantonamento per RFS e ferie maturate e non godute	2.330,29	1.941,22	-389,07
<b>ONERI PREVIDENZIALI ED ASSICURATIVI</b>			
Assicurazioni del personale	4.177,08	3.920,12	-256,96
Oneri previdenziali ed assicurativi	70.453,83	69.218,76	-1.235,07
Contributi al fondo di previdenza complementare a carico azienda	3.607,56	3.963,88	356,32
<b>CONTRIB. RFS E FERIE MATURATE E NON GODUTE</b>			
Contributi su RFS e ferie maturate e non godute	613,71	529,91	-83,80
<b>ACCANTONAMENTO TFR</b>			
Accantonamento TFR	8.779,05	10.348,34	1.569,29
<b>ALTRI COSTI DEL PERSONALE (*)</b>			
Incentivo all'esodo	2.689,42	3.885,20	1.195,78
Altri costi del personale	194,90	44,99	-149,91
Borse di studio e rimborsi	975,76	1.933,51	957,75
<b>TOTALE</b>	<b>324.891,90</b>	<b>329.529,15</b>	<b>4.637,25</b>

(\*) Nel prospetto di conto economico del bilancio 2006, nella voce "altri costi" è compresa anche la spesa per assicurazione del personale di 3.920,12 migliaia di euro che dà un importo totale di 9.783,8 migliaia di euro.

Prospetto 2	31/12/2005	31/12/2006
Dirigenti	71	69
Quadri	304	309
Impiegati	2.904	2.894
<b>Consistenza finale al 31 dicembre</b>	<b>3.279</b>	<b>3.272</b>
<b>Consistenza media</b>	<b>3.297</b>	<b>3.286</b>

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

Prospetto 3	31/12/2005	31/12/2006
Management e Coordinamento	375	378
Controllori Traffico Aereo	1.443	1.466
Esperti Assistenza al Volo	740	714
Operatori Servizio Meteo	34	32
Naviganti	22	22
Amministrativi	391	397
Tecnici	160	159
Personale Informatico	90	91
Personale di Supporto	24	13
<b>Consistenza finale al 31 dicembre</b>	<b>3.279</b>	<b>3.272</b>

Dai due prospetti 4 e 5 che seguono si può rilevare come la crescita del costo del lavoro manifesti un progressivo rallentamento percentuale, mentre il peso maggiore delle retribuzioni risulti quello dei controllori del traffico aereo (CTA) per ben il 59,5%.

Prospetto 4

Andamento Costo del Lavoro			
Anno	Consuntivo (mln di euro)	Variazione rispetto anno precedente	
		Assoluta	%
2002	285,1		
2003	300,1	15,0	5,26%
2004	312,9	12,8	4,27%
2005	324,9	12,0	3,84%
2006	329,5	4,6	1,42%

Prospetto 5

Ripartizione costo del lavoro anno 2006						
Profilo	Consistenza media	Costo al netto delle missioni		Costo comprensivo di missioni		%
		Medio	Totale	Medio	Totale	
Dirigenti	74,31	271.582,90	20.181.324,96	272.962,88	20.283.871,58	6,2
CTA	1.629,04	119.417,57	194.535.994,09	120.341,21	196.040.649,91	59,5
EAV	739,5	77.550,59	57.348.662,45	77.991,28	57.674.553,14	17,5
Meteo	35,58	82.205,59	2.924.875,05	82.463,43	2.934.048,90	0,8
Naviganti	32,92	125.696,22	4.137.919,46	129.657,22	4.268.315,81	1,3
Tecn/Amm	777,48	58.213,55	45.259.872,29	58.912,01	45.802.909,16	13,9
Intermittenti					591.281,62	0,2
Borsisti					1.933.505,25	0,6
Totale					329.529.135,37	100

### 3 - La formazione

Il 17 febbraio 2006 è stato ufficialmente inaugurato il Centro di Formazione Academy di Forlì di cui è già stata data notizia nella precedente Relazione della Corte.

Questo centro, con le sue infrastrutture e tecnologie didattiche di assoluta avanguardia, garantisce il soddisfacimento dei fabbisogni quantitativi di Controllori del Traffico Aereo che qui vengono preparati e formati nel rispetto dei più elevati standard qualitativi e di sicurezza.

La scuola si insedia in un contesto locale di particolare interesse aeronautico: circondata dall'Istituto Tecnico Aeronautico F. Baracca, il Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale dell'Università di Bologna, le Scuole di Volo e l'aeroporto Ridolfi, diviene immediatamente elemento catalizzatore e propulsivo del Polo tecnologico aeronautico di Forlì. E, infatti, contestualmente all'inaugurazione viene firmato tra il Presidente dell'Enav e il Rettore dell'Università di Bologna un importante Protocollo di Intesa per la Cooperazione Scientifica, Tecnologica e Didattica.

Oltre all'inaugurazione dell'Academy di Forlì, dal punto di vista organizzativo è stata avviata la chiusura della scuola di Roma "Rupicole", logisticamente decentrata e con costi di gestione non più compatibili con il trasferimento a Forlì delle attività di formazione *ab-initio* e avanzata.

Menzione a parte meritano le relazioni sviluppate con il NATS (corrispondente inglese di Enav). Coerentemente con il Memorandum of Understanding firmato tra Enav e NATS le due scuole iniziano un confronto delle rispettive prassi e modalità didattiche. Inoltre si prendono in esame opzioni di alleanza finalizzate allo sviluppo di attività sull'esterno sia in ragione della complementarità delle due scuole che della ragguardevole credibilità che NATS ha nel panorama internazionale.

#### Le ore erogate

Le ore complessivamente erogate durante il 2006 sono state 166.164 di cui 131.504 per formazione tecnico operativa; 18.180 per l'inglese operativo; 16.480 per la formazione manageriale, di cui circa 5.000 in modalità e-learning.

Si conferma dunque il trend, in crescita dal 2003, delle ore di formazione che rappresenta un importante investimento per le Risorse Umane di Enav.

Nello specifico, nel corso del 2006, sono state sviluppate le seguenti attività addestrative e formative:

#### ADDESTRAMENTO TECNICO-OPERATIVO

- Addestramento di Inserimento. Nella Scuola di Roma - prima della sua definitiva chiusura - sono state diplomate 52 persone. Nella nuova Scuola di Forlì sono stati diplomati 52 persone e avviati ai corsi di inserimento 124 nuovi allievi, secondo i nuovi standard didattici allineati ai riferimenti europei e internazionali.
- Addestramento di Specializzazione e Aggiornamento. Sono stati realizzati 5 corsi di Specializzazione Radar ACC, che hanno coinvolto 83 persone. Sono stati effettuati corsi di Recurrent Training per EAV (esperti assistenza al volo), che hanno interessato circa 200 persone (per 66 h/persona). Sono stati inoltre avviati nuovi corsi, quali quelli in tema di safety.
- ▣ Lingua Inglese. Sono stati effettuati gli "Entry Test" sulla popolazione operativa di tutti i principali impianti per la verifica della conoscenza linguistica.
- ▣ Addestramento "on Site". Si tratta di un'attività svolta direttamente sugli impianti e con personale esperto del sito stesso.

#### FORMAZIONE MANAGERIALE E COMPORTAMENTALE

- ▣ Formazione Quadri. Nel 2006 è stato svolto l'intervento sulle "Abilità Manageriali", che per la prima volta ha visto i Quadri Enav coinvolti in esperienze di formazione manageriale e che ha coinvolto tutta la popolazione dei Quadri (250 persone per 4 gg/persona).
- Workshop tematici. Si è trattato di un nuovo tipo di azione, realizzata per famiglie professionali e con conduzione interna da parte dei Responsabili di Funzione, per le Aree Amministrativa, Tecnica e Operativa, finalizzati allo sviluppo di una adeguata consapevolezza dei processi organizzativi. Questa iniziativa ha coinvolto nel 2006 circa 400 persone (1,5 gg/persona).
- ▣ E-Learning. Per la prima volta sono state attivate azioni di formazione in modalità E-Learning (su contenuti quali la d.lgs 231/01 e la security), per complessive circa 5.000 ore di fruizione.

**I costi**

A fronte dell'attività sopra descritta, nel 2006 è stato registrato un incremento dei costi sia di esercizio (passati da 549 a 1.099 euro) che di personale addetto alla formazione (cresciuti da 5.985 a 8.575 euro) rispetto al 2005. Tale incremento è stato interamente determinato da due fattori:

- L'incremento degli oneri per spese di docenza esterna, a causa del maggior numero di corsi avviati e alla carenza di personale operativo da dedicare ad attività di insegnamento;
- l'entrata a regime della Scuola di Forlì in concomitanza con il mantenimento della Scuola di Roma Rupicole, chiusa il 31 marzo 2007.

**B - GLI INVESTIMENTI****1 - Piano investimenti 2006 – 2008: attuazione al 31 dicembre 2006****1. Premessa**

Il Piano Investimenti del triennio 2006-2008, approvato dal CdA nella seduta del 28 giugno 2006, prevedeva per l'anno 2006 l'attivazione di programmi di investimento aziendali per un importo pari a circa 311 M€.

In riferimento a detta previsione, alla data del 31 dicembre 2006, sono stati attivati programmi per un importo totale di 219 M€. Per quanto riguarda gli interventi 2006 residui, il cui importo è pari a 92 M€, il relativo iter di contrattualizzazione è stato finalizzato entro i primi mesi del 2007.

Per contro, a seguito di alcune necessità emerse nel corso del 2006, sono stati anticipati interventi per circa 43 M€, la cui attivazione era stata indicativamente prevista, da Piano Investimenti triennale, nel 2007.

Ne consegue che, alla data del 31 dicembre 2006, il volume totale di interventi attivati nell'anno è risultato pari a 262 M€, corrispondente a circa l'84 % del piano investimenti 2006.

E' da rilevare che, a seguito dei suddetti slittamenti e anticipazioni, il valore totale degli interventi nel biennio 2006-2007 non ha subito modifiche rispetto alle previsioni del Piano Investimenti 2006-2008 approvato dal CdA il 28 giugno 2006, risultando pari a 500 M€.

E' in corso, secondo la procedura di gestione investimenti approvata lo scorso 21 dicembre 2006, la redazione del nuovo Piano Triennale 2007-2009, nell'ambito del quale potrà essere rimodulata la previsione per l'anno 2007, anche sulla base delle necessità di rifasatura e/o ridefinizione di alcuni interventi che emergeranno durante l'istruttoria con la Commissione Europea nell'ambito del programma SESAR per la realizzazione della nuova piattaforma ATM.

**2. Interventi attivati nel 2006**

Sono proseguiti nel 2006 il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti di assistenza al volo a supporto del servizio di navigazione aerea, con un notevole impegno economico, in termini di investimenti, necessario per posizionare l'Azienda a livelli di eccellenza nel contesto europeo.

Gli investimenti tecnologici ed infrastrutturali, relativi agli obiettivi primari dell'Enav, sono stati attivati per incrementare la continuità operativa e l'efficienza del servizio, il potenziamento della sicurezza in volo e degli impianti, gli avvicinamenti e gli atterraggi di precisione, la qualità degli ambienti operativi.

I principali investimenti hanno riguardato:

- il potenziamento, l'integrazione e la standardizzazione dei componenti di comunicazione terrestre (voce e dati) fra tutti i sistemi CNS/ATM nazionali (Rete E-Net);
- l'ammodernamento dei centri radio afferenti all'ACC di Roma per le comunicazioni vocali terra-bordo-terra con velivoli equipaggiati per il volo IFR (Instrument Flight Rules);
- la realizzazione di una seconda centrale elettrica volta ad assicurare un'ulteriore ridondanza di alimentazione all'ACC di Milano;
- l'allestimento tecnologico della Torre di Bergamo;
- la realizzazione del primo nucleo della Sala Nazionale di Integrazione e Testing degli applicativi software dei sistemi ATC;
- la costruzione del Blocco Tecnico e ARO-MET (ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo e meteorologia) di Genova;
- la prosecuzione del piano di sostituzione dei radar primari e secondari convenzionali con sensori rispettivamente "a stato solido" e "Modo-S";
- la prosecuzione del piano di adeguamento e potenziamento dei sistemi di radio-assistenza;
- l'avvio di interventi per la security, nell'ambito del Sistema Nazionale di Sicurezza, volto a fornire adeguati livelli di protezione a tutti gli impianti operativi (4 centri ACC, 38 aeroporti, decine di siti con postazioni radar, radio-assistenze e apparati di telecomunicazione);
- l'espansione del programma "AIP Italia" verso l'integrazione dei vari sistemi di automazione AIP (Aeronautical Information Publication) e la gestione totale ed integrata della banca dati AIS (Aeronautical Information Services), in linea con il futuro adeguamento alle normative del Cielo Unico Europeo.

Nella Tabella seguente viene rappresentato il totale dei progetti realizzati per ciascun Settore del Piano Investimenti 2006.



	Piano Investimenti 2006 (Approvato dal CDA)	Totale Realizzato da Piano
Mantenimento e Miglioramento - Rotta	€ 89 010.000,00	€ 54 243.859,75
Mantenimento e Miglioramento - Aereoporti	€ 90.716.600,00	€ 61.934.877,77
Innovazione Tecnologica - Rotta	€ 49.085.000,00	€ 43.485.000,00
Innovazione Tecnologica - Aereoporti	€ 17.210.000,00	€ 2.720.000,00
Sviluppo Gestionale ed Infrastrutturale	€ 28.898.000,00	€ 20.623.000,00
Sicurezza	€ 20.000.000,00	€ 20.000.000,00
Legge 626	€ 16.000.000,00	€ 16.000.000,00
	€ 310.919.600,00	€ 219.006.737,52

### 3. Interventi anticipati dal 2007

Le anticipazioni al 2006, per un importo di circa 43 M€, si riferiscono principalmente ai seguenti programmi:

- Piano Radioassistenze: l'anticipazione degli interventi previsti nel 2007 è stata deliberata nell'ultimo trimestre del 2006, a seguito del buon esito temporale del programma in corso (accordo quadro), sulla base di specifiche richieste di carattere operativo finalizzate a perseguire in tempi più contenuti i prefissati obiettivi di sicurezza (circa 9 M€);
- Piano Radar: anche questa anticipazione degli interventi previsti nel 2007 è stata deliberata nell'ultimo trimestre del 2006, al fine di cogliere le opportunità di sinergie e fasature temporali conseguenti a ripianificazioni di interventi imposte da esigenze e vincoli di carattere operativo (circa 18 M€);
- Anticipazioni degli adeguamenti alla d.lgs 626/94 pianificati per il 2007 (circa 6 M€);
- Anticipazioni di quote 2007 di vari programmi pluriennali non frazionabili avviati nel 2006, quali Centrale Elettrica di Linate e Cockpit Simulator (circa 5 M€).

#### 4. Interventi posticipati al 2007

Gli slittamenti al 2007, di importo pari a circa 92 M€, si riferiscono ad interventi il cui iter contrattuale non si è completamente concluso nel 2006. Essi riguardano in particolare i seguenti programmi:

	M €	
- Ampliamento infrastrutturale di Roma ACC	(15,2)	gara aggiudicata (2007)
- Realizzazione LAN aeroportuale di Linate	(8,2)	trattativa conclusa
- Nuova Torre e LAN aeroportuale di Crotone	(4,5)	gara in corso
- Adeguamento centrale elettrica di Roma	(5,5)	procedura in corso
- Piattaforma Tecnologica Meteo	(3,8)	trattativa conclusa
- Altri programmi Meteo	(2,4)	trattative in corso
- Automazione Torri di Controllo	(2,4)	trattativa in corso
- Adeguamento ACC (LAN, ecc)	(7,0)	trattative in corso
- Potenzamenti aeroportuali vari	(7,6)	trattative in corso
- AIRNAS 2010	(1,3)	trattativa in corso
- Raddoppio centrale elettrica di Padova	(2,2)	sospeso per acquisizione area
- Progetti di ricerca	(3,0)	specificazione in corso
- Velivoli e consolle per Radiomisure	(8,9)	rinvio al 2007
- Altri interventi	(20,0)	specificazione in corso

L'importo degli Investimenti 2007 risulta pertanto il seguente:

	Piano Investimenti 2007	Programmi 2007 Anticipati al 2006	Piano Investimenti 2007
Mantenimento e Miglioramento - Rotta	29.696.000,00	euro 8.534.428,00	21.161.572,00
Mantenimento e Miglioramento - Aeroporti	57.699.000,00	euro 10.279.640,00	47.419.360,00
Innovazione Tecnologica - Rotta	47.000.000,00	euro 13.950.000,00	33.050.000,00
Innovazione Tecnologica - Aeroporti	8.755.000,00	euro 3.850.000,00	4.905.000,00
Sviluppo Gestionale ed Infrastrutturale	19.825.000,00	euro 579.182,19	19.245.817,81
Sicurezza	20.000.000,00	-	20.000.000,00
Legge 626	6.000.000,00	euro 5.900.000,00	100.000,00
<b>Totale</b>	<b>188.975.000,00</b>	<b>43.093.250,19</b>	<b>145.881.749,81</b>
		<b>Programmi 2006 Posticipati al 2007</b>	<b>91.912.862,48</b>
			<b>237.794.612,29</b>

## 5. Economie

Nel corso del 2006, per effetto delle procedure di affidamento poste in essere, sono state realizzate economie di spesa su vari programmi (circa 11 M €), le quali sono state reimpiegate per far fronte ad esigenze di carattere prioritario emerse nel corso dell'anno, quali:

- il rafforzamento di siti a rischio per la security, in ottemperanza ai regolamenti europei e nell'ottica della certificazione ISO-9000;
- l'ammodernamento di canali "satellitari" per comunicazioni Terra-Bordo di emergenza;
- altri interventi infrastrutturali con carattere di urgenza.

## 6. Altre attività di rilievo

Nel corso dell'anno, in accordo alla strategia di perseguire la crescita e lo sviluppo dei servizi del Traffico Aereo in linea con gli standard funzionali europei e con i nuovi scenari internazionali, sono stati definiti e condotti una serie di programmi di ricerca e sperimentazione pre-operativa, finalizzati a valutare l'impiego di nuove tecnologie e di nuovi concetti operativi.

Il Centro di ricerca sperimentale e pre-operativa di Enav ha raggiunto un'avanzata capacità di simulazione e sperimentazione in tutti i settori CNS/ATM, lavorando in cooperazione con gli analoghi Centri di ricerca europei, con gli Enti inter-governativi e con le realtà industriali nazionali ed internazionali del settore.

In questo contesto, nel 2006 sono state condotte molte attività di studio e di analisi a supporto delle decisioni di competenza del management operativo; in particolare, sono stati raggiunti importanti risultati con la definizione di un Arrival Manager avanzato a Roma ACC nell'ambito del progetto Gate-To-Gate 2005-2010 (finanziato dalla Commissione europea), e con la sperimentazione pre-operativa di avvicinamenti paralleli indipendenti a Fiumicino.

Sul fronte dei progetti internazionali sono stati avviati i due progetti:

- CRISTAL MED (finanziato da Eurocontrol) per l'implementazione di una rete di sorveglianza basata su una tecnologia a basso costo complementare a quella radar (ADS-B)
- BLUE MED (finanziato dalla Commissione europea) finalizzato a coinvolgere i fornitori dei servizi di navigazione aerea di Cipro, Grecia, Malta, Egitto e Tunisia, in

una riflessione comune circa la possibilità di realizzare un FAB (blocchi funzionali di spazio aereo transnazionali) nello spazio aereo del Sud-Mediterraneo.

Sono proseguite le attività relative allo sviluppo di due importanti iniziative, Coflight e SESAR, che Enav sta portando avanti in collaborazione con partner europei. Per quanto riguarda il programma Coflight (nuova piattaforma di gestione dei dati di volo), è iniziata la fase di sviluppo della Versione software preliminare del sistema; in merito all' iniziativa SESAR, invece, si sono concluse le attività di raccolta di requisiti tecnico-operativi propedeutici alla definizione della futura architettura ATM europea.

Per quanto attiene, infine, al settore della Navigazione Satellitare sono state concluse le due seguenti rilevanti operazioni:

- nell'ambito della riassegnazione dei fondi della Legge 10/2001, si è conclusa la lunga fase di negoziazione con l' Agenzia Spaziale Italiana, assegnataria dei fondi per iniziative Enav sul Satellitare, ed è stato ratificato un protocollo d' intesa per il finanziamento dello sviluppo dell' Infrastruttura Nazionale di Navigazione Satellitare per l' Aviazione Civile, a supporto dei servizi per la navigazione aerea basati su EGNOS e Galileo. L' infrastruttura, il cui progetto di sviluppo avrà un importo di 48M€ ed una durata quinquennale, sarà di proprietà Enav.
- nell'ambito dell'impiego di medesimi fondi (legge 10/2001), è stato altresì finalizzato con ASI un altro protocollo d'intesa per finanziare (fino a 22 M€) la partecipazione di Enav ai programmi ESA che curano l'evoluzione dei sistemi EGNOS e Galileo.

Con la ratifica di tali protocolli, Enav ha di fatto recuperato fondi per 70M€, indirizzando tali finanziamenti verso un settore di importanza strategica qual'è quello della navigazione satellitare, attraverso procedure che saranno poste in essere dall'ASI.

## **2 - Piano investimenti 2007 - 2009**

Nella seduta del 30 maggio 2007 è stato approvato il Piano Investimenti Triennale 2007/2009.

Il Piano prosegue nella linea di potenziamento degli impianti e dell'innovazione tecnologica stabilita nella fase iniziale di previsione quinquennale (2004) con l'intento di sviluppare il sistema tecnico-operativo di ENAV e guadagnare una posizione primaria nell'ambito del trasporto aereo europeo in

termini di sicurezza, efficienza e qualità del servizio. Gli interventi previsti costituiscono pertanto la logica prosecuzione del Piano 2006-2008, nel quadro delle normative internazionali applicabili ai vari settori operativi e tecnologici, in un'ottica di integrazione e armonizzazione con gli altri fornitori dei servizi ATM europei.

### **Articolazione degli investimenti**

L' articolazione degli investimenti è ripartita "secondo finalità" nelle seguenti Linee di intervento:

- Linea del MANTENIMENTO E MIGLIORAMENTO (205 M€ nel triennio): distinta nelle due essenziali componenti "Aeroporti" e "Rotta", è indirizzata ad introdurre tecnologie consolidate per rispondere a prioritarie esigenze di:
  - . adeguamento alle nuove normative di sicurezza;
  - . ammodernamento degli impianti obsoleti, non più manutenibili ;
  - . continuità di servizio anche in situazioni molto critiche;
  - . mantenimento dei servizi di assistenza al volo entro obiettivi di costo.
  
- Linea dell' INNOVAZIONE TECNOLOGICA (177 M€ nel triennio): anch'essa distinta nelle componenti "Aeroporti" e "Rotta", è indirizzata a realizzare significative performance di servizio prefissate a livello europeo; l' innovazione tecnologica è infatti alla base dei traguardi che ciascun Provider di Servizi per la navigazione aerea assume come obiettivi di periodo per:
  - . innalzare i livelli di sicurezza nelle aree aeroportuali e negli spazi aerei di rotta;
  - . incrementare la capacità di gestione del traffico;
  - . predisporre ai nuovi scenari operativi di interoperabilità, Gate-to-Gate e Single Sky.
  
- Linea dello SVILUPPO GESTIONALE E INFRASTRUTTURALE (63 M€ nel triennio): si riferisce al potenziamento delle infrastrutture del Centro di Formazione di Forlì (Academy), dei Sistemi Informativi aziendali, di Radiomisure e dei Servizi Generali aziendali.

- Linea della SECURITY (40 M€ nel triennio): è indirizzata al rafforzamento dei siti a rischio per la Security in ottemperanza ai regolamenti europei e nell'ottica della certificazione ISO-9000; sarà completata la protezione dell'intero parco produttivo di Enav (Centri di Controllo d' Area, Aeroporti, Impianti radar, Radioassistenze, Stazioni di radio-comunicazione) e sarà realizzata la sicurezza informatica delle reti-dati operative e gestionali.
- Linea dell' ADEGUAMENTO al d.lgs 626/94 (18 M€ nel triennio): prevede lavori per la messa a norma di impianti di servizio e quadri elettrici su siti aeroportuali e periferici, la cui urgenza è stata riconosciuta a seguito di sopralluoghi e verifiche condotte in sito.

Il Piano non riporta gli investimenti destinati alla realizzazione di importanti programmi di navigazione aerea basati sull'impiego di tecnologie satellitari (EGNOS to GALILEO), poiché ad essi si sta dando corso attraverso i finanziamenti, gestiti dall'Agenzia Spaziale Italiana (fondi ex Lege 10/2001), che il decreto DPCM 13 maggio 2005 ha esplicitamente previsto per lo sviluppo di progetti Enav nel Settore.

La parte quantitativamente principale degli investimenti del periodo è destinata agli Impianti e ai Sistemi del Core Business, rappresentati dalle prime due Linee sopra indicate, ed è equamente ripartita fra le due tipologie di servizio "Aeroporto" (193 M€) e "Rotte" (189 M€).

Per quanto attiene agli **Aeroporti**, lo sforzo massimo è concentrato prevalentemente su interventi di Mantenimento/Miglioramento (128 M€) intesi come ammodernamenti dei sistemi per obsolescenza o come prevenzione mirata ad evitare il degrado del servizio; esso sarà indirizzato alla ricostruzione di torri e all'adeguamento delle reti di comunicazione e delle radioassistenze aeroportuali. L'introduzione di Nuove Tecnologie (65 M€) è associata all'evoluzione di sensori radar di terminale e all'automazione delle principali torri di controllo.

Per quanto riguarda la **Rotte**, lo sforzo è prevalentemente concentrato invece sulle Nuove Tecnologie (112 M€), in particolare sulle comunicazioni Terra-Bordo attraverso data-link, sull'automazione dei servizi e sull'evoluzione dei sensori radar di rotte. Gli investimenti di Mantenimento/Miglioramento (77 M€) sono indirizzati prevalentemente al rinnovamento di radioassistenze e di impianti di comunicazione.

## **C – LA SOLUZIONE DELLA VICENDA VITROCISSET. LA NASCITA DI TECHNO SKY**

Nel 2006 si è conclusa l'acquisizione da parte di Enav di Vitrociset Sistemi S.r.l., NewCo nella quale era stato conferito il ramo di azienda di Vitrociset S.p.A. che da sempre cura la gestione e la manutenzione degli impianti e dei sistemi di assistenza al volo.

Dopo la sottoscrizione del contratto preliminare del 5 settembre 2006 ed il benestare dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato, l'operazione di acquisizione è stata perfezionata il 31 dicembre 2006 con la sottoscrizione con Vitrociset SpA del contratto definitivo di cessione ad Enav delle quote della NewCo Vitrociset Sistemi S.r.l.

Si completa così la storia di un ramo d'azienda che fonda le sue origini addirittura negli anni sessanta, all'epoca del primo contratto con l'Aeronautica Militare Italiana, ed ha vissuto poi la smilitarizzazione del servizio di assistenza al volo e gli altri accadimenti degli anni ottanta, proseguendo attraverso il consolidamento del ruolo di Vitrociset come esperto manutentore degli "impianti" avvenuta negli anni novanta.

L'evoluzione industriale e gestionale del ramo aziendale rinviene dunque nell'operazione di acquisizione del ramo da parte di Enav il suo epilogo naturale, oltre che il processo più razionale per l'internalizzazione dei servizi di conduzione e manutenzione. Infatti, proprio l'origine e l'evoluzione storica dei rapporti contrattuali con Enav rappresenta il valore fondamentale del ramo d'azienda che, nato con e per Enav, ha saputo supportarne l'evoluzione operativa, organizzativa e tecnologica.

Nel corso del 2007, sono state avviate le iniziative finalizzate a fare della NewCo una moderna società pubblica e di Enav un *service provider* al livello dei principali competitors europei, che finalmente presidia direttamente l'intero ciclo produttivo dei servizi di competenza.

Vitrociset Sistemi S.r.l. ha, pertanto, anzitutto mutato la propria denominazione sociale in Techno Sky S.r.l. e si è dotata di propri Organi.

Nell'ambito del processo di integrazione della nuova realtà del Gruppo, Enav ha avviato e concluso, con la massima celerità e nel rispetto degli accordi contrattuali, anche tutti i processi finalizzati a rendere autonomi i processi logistici, amministrativi e contabili rispetto alla "casa madre" Vitrociset S.p.A., rendendo operativo anche un proprio sistema informativo.

Techno Sky ha effettuato, inoltre, il trasferimento del personale della Direzione Generale presso la sua nuova sede legale in Roma, prendendo a locazione locali di nuova costruzione e provvedendo al loro tempestivo ed adeguato allestimento.

Oggi Techno Sky è dunque una società pienamente autonoma ed operativa.

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

- sono stati designati a far parte dell'organo consiliare tre soli componenti, esclusivamente scelti tra i dirigenti delle due società (il presidente è il direttore generale di Enav; l'amministratore delegato è il direttore generale di Techno Sky; il consigliere senza deleghe è il responsabile degli affari legali di Enav);
- il Direttore generale di Techno Sky ha provveduto a rinunciare ai compensi di amministratore delegato e gli altri due componenti, dirigenti della Capogruppo Enav, riversano a quest'ultima società l'intero compenso che ricevono da Techno Sky.

In tal modo sono stati evitati ogni aggravio di costo all'utenza per effetto degli incarichi amministrativi conferiti infragruppo.

Al fine di assicurare, in questa prima fase dei rapporti infragruppo, un costante e proficuo confronto tra le due società sono stati creati diversi gruppi di lavoro ed è stato costituito in Enav un Comitato tecnico di controllo sulle attività di Techno Sky, partecipato dal management delle due società, con funzioni di controllo e di monitoraggio sull'attuazione dei piani e dei contratti infragruppo, nonché di interfaccia, di analisi, di studio e di trasmissione di informazioni agli organi amministrativi. Il detto Comitato costituisce un modello di raccordo tra il livello operativo (proprio delle strutture aziendali) e quello politico-decisionale (proprio dell'organo amministrativo della Capogruppo), tipicamente competente in materia di pianificazione degli obiettivi e di attività di indirizzo e controllo. Ed infatti, più nello specifico, il comitato tecnico ha il compito di provvedere, su mandato ed a beneficio dell'organo amministrativo, all'istruttoria ed all'analisi dei dati, alla produzione di report di sintesi, alle attività di verifica dell'adempimento del contratto di servizio e degli altri



obblighi della partecipata (ad esempio, di tempestiva e costante rendicontazione, di pianificazione, ecc.).

Nel rispetto della normativa e della giurisprudenza nazionali e comunitarie, sono state inoltre approvate le modifiche statutarie improntate alla logica di adeguamento ai principi di governance della Capogruppo ed agli indirizzi del Dipartimento del Tesoro del Ministero dell'economia per le società partecipate e finalizzate a fare di Techno Sky una società *in house*, secondo la specifica *governance* prescelta da Enav e dal suo Azionista pubblico sin dall'avvio delle trattative per l'acquisizione.

Su tali basi, sono state adottate clausole statutarie dirette ad assicurare, da un lato, un pregnante ed immanente controllo di Enav sull'attività di Techno Sky e, dall'altro, la destinazione prevalente dell'attività di quest'ultima nei confronti della Capogruppo, che ne possiede l'intero capitale sociale.

In particolare, si è avuto cura di garantire ad Enav un assoluto potere di direzione, coordinamento e supervisione che riguarda l'insieme dei più importanti atti di gestione della controllata e di prevedere per Techno Sky un'autonomia finanziaria e decisionale limitata e preventivamente circoscritta. Dovranno, infatti, essere preventivamente approvati da Enav le determinazioni di Techno Sky concernenti l'amministrazione straordinaria e quelle di maggiore importanza, quali, ad esempio, il bilancio, le relazioni programmatiche, l'organigramma, i piani, il budget e l'acquisizione di servizi, lavori e forniture per importi superiori a tre milioni di euro.

Peraltro, queste finalità vengono ben perseguite nel rapporto infragruppo, in presenza delle specifiche disposizioni normative vigenti:

- per il tipo di società prescelto per Techno Sky (la società a responsabilità limitata, di cui agli artt. 2462 - 2483 c.c.), che consente anche di riservare al Socio specifici e rilevanti poteri di gestione e controllo (come poi di fatto previsto in Statuto);
- per la natura di Techno Sky di Società Unipersonale;
- per il rapporto di controllo societario esistente tra Enav e Techno Sky che comporta l'applicazione degli artt. 2497 - 2497 *septies* c.c., in materia di direzione e coordinamento di società.

Si è ritenuto, inoltre, di eliminare i riferimenti dell'oggetto sociale alle attività inerenti a settori di attività presenti nello statuto originario, in quanto retaggi dell'attività storicamente svolta da Vitrociset S.p.A., e di dover invece

più circostanziatamente focalizzare l'attività della NewCo per i servizi che la stessa andrà effettivamente a svolgere nel settore di competenza.

Nel rispetto degli indirizzi del Ministero dell'economia e delle finanze per le società pubbliche non quotate, oltre ad evitare la nomina nel Consiglio di amministrazione della controllata di amministratori della controllante senza deleghe gestionali continuative, si è provveduto alla previsione, anche per Techno Sky, dell'organismo di vigilanza previsto dal decreto legislativo 231/2001, della figura del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e dei requisiti di professionalità e di onorabilità degli amministratori con limiti precisi al cosiddetto cumulo degli incarichi.

In considerazione della nuova governance infragruppo Enav e Techno Sky hanno sottoscritto il "contratto di servizio" per la gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea.

Il contratto, i cui contenuti sono integrati dal capitolato tecnico che dello stesso costituisce parte integrante e sostanziale, tiene conto della particolarità dei rapporti tra Techno Sky ed Enav e consente, non soltanto, di porre le condizioni per migliorare le *performances* di funzionamento e di continuità dell'intera infrastruttura tecnologica dedicata alla sicurezza ed alla regolarità del traffico aereo, ma anche di ottenere rilevanti economie rispetto ai rapporti negoziali in precedenza conclusi con Vitrociset (con un notevole risparmio di costi e con un significativo ampliamento del perimetro delle prestazioni oggetto di affidamento).

L'affidamento diretto a favore di Techno Sky deve ritenersi coerente con le prescrizioni delle direttive comunitarie in materia e con la normativa nazionale di recepimento.

Ai sensi dell'art. 218 del d.lgs. 12 aprile 2006 n. 163, è, infatti, escluso che la disciplina in tema di procedure di scelta nei cd. settori speciali debba trovare applicazione per gli appalti (di lavori, forniture e servizi) assegnati da un soggetto aggiudicatore (quale è Enav) ad un'impresa collegata (quale è Techno sky), sempre che almeno l'80% del fatturato realizzato da quest'ultima negli ultimi tre anni derivi dalla fornitura di lavori, forniture e servizi alle imprese alle quali è collegata.

L'operatività della disciplina è, quindi, subordinata ad un duplice ordine di condizioni:

- 1) l'esistenza di un rapporto di collegamento tra il soggetto che affida il servizio e l'affidatario dello stesso (rapporto di certo configurabile nel caso

in cui i conti annuali dell'affidatario siano consolidati con quelli dell'ente aggiudicatore);

- 2) la necessità che la società alla quale è affidato il servizio svolga un'attività, per lo più, "servente" nei riguardi della casa madre (circostanza, questa, comprovata dal fatto che almeno l'80% della cifra d'affari, nell'ultimo triennio, sia riconducibile a prestazioni rese nei confronti delle altre società del gruppo).

L'operatività di tale deroga è ammessa anche nel caso di società neocostituite (quale è il caso di Techno Sky): l'art. 23 della direttiva n. 17/04 e l'art 218 del d.lgs. n. 163/06 stabiliscono, infatti, che qualora, a causa della costituzione o inizio dell'attività dell'impresa collegata, il fatturato degli ultimi tre anni non sia disponibile, è sufficiente che l'impresa sia in condizione di stimare (in base a proiezioni dell'attività) che "probabilmente" realizzerà il fatturato in misura non inferiore all'80% mediante affidamenti da parte dell'altra o delle altre società a cui è collegata (cioè del medesimo gruppo).

Nel caso di Techno Sky non appare dubbio che nel prossimo triennio il fatturato risulterà prevalentemente orientato nei confronti della Controllante Enav e che l'entità degli affidamenti che saranno da questa concessi supereranno la soglia dell'80% del totale. Ciò, non soltanto in considerazione della natura storicamente e tipicamente servente nei confronti di Enav degli specifici servizi in questione; ma anche e soprattutto in considerazione della stessa rilevante entità del fatturato annuo riferito ad Enav (per oltre 60 milioni di euro), nonché del fatturato risalente agli ultimi anni del ramo aziendale a suo tempo conferito da Vitrociset S.p.A. in Vitrociset Sistemi S.r.l. (con un'attività rivolta verso Enav per il 90 - 95% del suo fatturato) ed, infine, della valutazione per le prospettive di andamento di Techno Sky di breve - medio periodo.

Il corrispettivo è stato stabilito per gli anni 2007 e 2008 in euro 61 milioni annui a fronte di servizi per un valore di €. 75 mln/annui se rapportato alla valorizzazione del precedente contratto stipulato con Vitrociset S.p.A. (risalente, peraltro, al 2001). Si tratta, dunque, di un importo notevolmente contenuto, malgrado Techno Sky sia chiamata a svolgere un più ampio novero di prestazioni.

In tema di garanzie, la specificità del rapporto Enav - Techno Sky ha suggerito di escludere la cauzione a copertura della corretta esecuzione del contratto (art. 13).

In linea con la disciplina vigente sono stati inoltre previsti il divieto di cessione del contratto (art. 15, comma 1) e l'obbligo per Techno Sky, ove si rivolga a soggetti terzi per l'esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto, di uniformarsi nella scelta del contraente alla disciplina comunitaria e nazionale di recepimento in tema di contratti pubblici nonché alle disposizioni del Regolamento per le Attività Negoziali di Enav (art. 15, comma 2). Tale impostazione è perfettamente in linea con la costante giurisprudenza secondo la quale, al fine di evitare il rischio di elusione della disciplina comunitaria, la società che abbia usufruito della deroga sugli affidamenti infragruppo è tenuta ad applicare per l'affidamento di contratti a terzi la disciplina pubblicistica.

Il capitolato tecnico, in analogia a quanto accaduto per il capitolato allegato al precedente contratto, è stato impostato per un "contratto a risultato" sulla base di precisi "indicatori di DFS (Disponibilità Funzionale di Sistema) predefiniti nello stesso capitolato e "parametrati" diversamente in relazione all'incidenza funzionale sul servizio operativo di ogni sistema nonché "sull'importanza" (sempre operativa) del Sito su cui è installato.

La "verifica del risultato" avverrà con periodicità predefinita, attraverso un Comitato di gestione tecnica composto da tecnici Enav e tecnici Techno Sky, che oltre alla verifica puntuale dei "risultati" ottenuti nel periodo di riferimento (rispetto a quelli previsti nel capitolato), avranno anche il compito di porre in essere tutti i correttivi necessari (organizzativi, procedurali, funzionali, manutentivi ecc.) ai fini della risoluzione e della prevenzione delle eventuali problematiche tecniche verificatesi, nonché di proporre ai Vertici di Enav e di Techno Sky tutte quelle eventuali variazioni con potenziali riflessi significativi sul contratto.

La prevista modalità di gestione del capitolato in questione conferisce allo stesso l'auspicata "dinamicità" necessaria per un costante allineamento delle attività tecniche gestionali dei sistemi alle eventuali mutabili esigenze del servizio (sia operativo che prettamente tecnico) ed inoltre consente l'inserimento e gestione di tutte quelle attività (formali, procedurali e di controllo) correlate all'ottenimento e mantenimento della "certificazione di qualità europea" (di cui al Reg. UE n. 2096).

Le prestazioni oggetto del capitolato oltre a riguardare, in forma aggiornata, tutte le attività manutentive e gestionali già previste nel precedente capitolato posto a base del contratto con Vitrociset S.p.A., sono state integrate

di nuove attività e di altre analoghe attività che, con contratti separati, la stessa Vitrociset o altre Società (es. IBM) svolgevano per Enav.

Dai risultati economici e tecnici conseguiti da Techno Sky al termine del terzo trimestre 2007 possono già evincersi la valenza, finanziaria ma soprattutto strategica, dell'operazione conclusa.

Infatti, dal punto di vista meramente economico – finanziario, inteso nel senso di contenimento di costi per Enav misurabili e derivati da riscontri oggettivi di bilancio, si evidenzia un risparmio di circa 20 mln/€ rispetto al 2005. Dal punto di vista strategico e tecnico, inteso come miglioramento misurabile delle prestazioni nell'ambito dei "Servizi di Gestione Tecnica e manutenzione dei Sistemi Operativi Impiegati nell'ATC", si è inoltre riscontrato un miglioramento significativo e misurabile delle prestazioni tecniche sia in ambito di manutenzione sviluppo software che in ambito di manutenzione e gestione tecnica hardware, a tutto vantaggio della qualità e sicurezza del servizio.

## **D - L'ATTIVITA' NEGOZIALE**

### **1. Le procedure di aggiudicazione**

Nella precedente Relazione la Corte, dopo aver proceduto ad una comparazione statistica fra gli esercizi finanziari 2003, 2004 e 2005, aveva sottolineato il prevalente ricorso alla procedura negoziata (con o senza pubblicazione del bando) che copriva circa il 97% delle procedure di aggiudicazione.

Tale fenomeno – che, peraltro, aveva (in virtù delle disposizioni contenute nel d.lgs 158/95) ed ha (alla luce del d.lgs 163/06) una sua giustificazione giuridica per gli appalti di lavori, servizi e forniture del "settore speciale" dei trasporti – ha subito, nel corso del primo semestre 2007 una inversione di tendenza.

Infatti, se si confrontano i dati del primo semestre del 2006 e 2007 relativi alle procedure seguite nell'affidamento, emerge (prospetto 1) come nel 2007 Enav abbia intensificato l'attività di recepimento dei principi fondamentali di concorrenza e trasparenza, attraverso un maggiore ricorso alle gare (20 contro nessuna nel 2006), e una conseguente diminuzione delle procedure negoziate (86,37% contro 97,59% relative allo stesso periodo del 2006).

Prospetto 1

Tipo Di Procedura	1° semestre 2006		1° semestre 2007	
	N°Contratti	% N°Contr.	N°Contratti	% N°Contr.
GARE (Procedure ristrette e aperte)	0	0,00%	13	3,16%
Gare Telematiche PA (marketplace)	0	0,00%	7	1,70%
Procedure negoziate	486	97,59%	355	86,37%
Atti di variazione	3	0,60%	28	6,81%
Convenzione CONSIP	9	1,81%	8	1,95%
<b>Totale complessivo</b>	<b>498</b>	<b>100,00%</b>	<b>411</b>	<b>100,00%</b>

Se poi si considerano (prospetto 2) gli importi dei contratti si evidenzia come il peso percentuale del ricorso alle gare abbia assunto un valore di tutto rilievo (38,86 + 0,41 = 39,27%).

Prospetto 2

Tipo Di Procedura	1° semestre 2006	1° semestre 2007
	% Importo contratti	% Importo contratti
GARE (Procedure ristrette e aperte)	0,00%	38,86%
Gare Telematiche PA (marketplace)	0,00%	0,41%
Procedure negoziate	99,61%	57,05%
Atti di variazione	0,07%	3,49%
Convenzione CONSIP	0,32%	0,19%
<b>Totale complessivo</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

### **Adeguamento procedure approvvigionamenti**

Enav ha avviato l'attività di adeguamento delle procedure di acquisto, resa necessaria alla luce di diversi elementi:

- l'adeguamento ai cambiamenti avvenuti nel contesto normativo, ed in particolare al già ricordato d.lgs 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" ;
- la verifica della conformità ai principali requisiti previsti per la Certificazione di qualità della Funzione Acquisti, in conformità con la norma UNI EN ISO 9001:2000;
- il necessario aggiornamento rispetto agli importanti cambiamenti interni che hanno caratterizzato lo sviluppo di Enav negli ultimi anni (investimenti tecnologici ed infrastrutturali, mutamenti organizzativi, cambiamenti nei processi gestionali e nel sistema di deleghe).

L'obiettivo di tale attività è quello di definire le nuove procedure operative di approvvigionamento predisponendole per una gestione delle relative attività sul sistema informativo gestionale. Tali procedure sono definite in coerenza con le

linee guida e gli obiettivi di sviluppo gestionale ed organizzativo definiti dal vertice aziendale nonché con i mutamenti del contesto normativo introdotti nel sistema degli acquisti Enav.

### **Realizzazione Sistema di qualificazione dei fornitori**

Tra le altre attività in corso di realizzazione, Enav sta, inoltre, approntando un Sistema di Qualifica e Gestione fornitori quale processo di valutazione, volto alla definizione di elenchi di Soggetti di comprovata idoneità, nell'ambito dei quali individuare i concorrenti alle singole procedure di affidamento.

L'istituzione di un siffatto "Sistema" consegue all'esercizio di una mera facoltà riconosciuta agli Enti aggiudicatori operanti nell'ambito dei settori speciali, ex art. 232 del d.lgs 163/06.

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

La dotazione di un Sistema di Qualificazione si rende necessaria – secondo la Società - sotto un duplice profilo:

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

## **2. Il nuovo codice dei contratti pubblici e il Regolamento interno di Enav**

Per quanto attiene all'impostazione adottata nella predisposizione del Regolamento interno attuativo del "Codice dei contratti pubblici" (d.lgs 163/2006), ci si limita ad alcune sintetiche considerazioni in ordine alla disciplina di riferimento applicabile all'Enav.

- a) Sul piano oggettivo, Enav rientra nell'ambito di applicazione della disciplina sui c.d. settori speciali, per l'affidamento degli appalti funzionali ai propri scopi

istituzionali (in base alle indicazioni della giurisprudenza debbono ritenersi tali i contratti la cui conclusione si ponga in rapporto di strumentalità con le attività di competenza degli enti, non essendo, invece a tal fine necessaria una stretta correlazione tra i contratti oggetto di affidamento e le attività istituzionali degli stessi).

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

In ragione di tale ricostruzione:

- i) Enav è tenuta ad applicare la disciplina cogente sui settori speciali per tutti i contratti di appalti di lavori, forniture e servizi a rilevanza comunitaria (di importo, cioè, pari o superiore a euro 5.278.000, per i primi e di importo pari o superiore a euro 422.000, per gli altri);
- ii) Enav, in base al disposto dell'art. 238 comma 7, d.lgs 163/2006 per i contratti a rilevanza nazionale (d'importo inferiore a quelli suindicati), applica la disciplina stabilita nel proprio regolamento, fermo l'obbligatorio rispetto dei principi fondamentali del Trattato UE (concorrenza, trasparenza, non discriminazione, ecc);
- iii) Enav, per quanto attiene la concessione dei c.d. contratti attivi, è obbligata ad ispirare la propria attività a criteri di economicità, trasparenza e non discriminazione, che impongono agli amministratori di ottenere la massima valorizzazione economica dall'eventuale cessione di un bene a soggetti terzi.

Ciò premesso, la redazione del Regolamento è stata ispirata agli obiettivi di:

- assicurare il massimo livello di trasparenza nella scelta del contraente;
- armonizzare le esigenze di massima economicità e obiettività nelle scelte;
- evitare irragionevoli rigidità nell'attività dell'Enav e delle società, garantendo adeguati margini di flessibilità in coerenza con la disciplina vigente a tutela dei fondamentali obiettivi di sicurezza che la Società è tenuta a garantire;
- assicurare un adeguato livello di omogeneità dell'operato degli Uffici e della Società nelle fasi di scelta del contraente anche per la conclusione dei contratti per i quali manchino norme cogenti.

Nelle tabelle 1, 2 e 3, che seguono, sono graficamente rappresentati il quadro di riferimento normativo e i contenuti del Regolamento attuativo del d.lgs 163/06.



## Quadro normativo di riferimento

### TAB 1

La **disciplina comunitaria e nazionale** è caratterizzata da una sostanziale bipartizione, legata al **settore di attività** nel quale opera il soggetto committente

Settore di attività	SETTORE TRADIZIONALE	SETTORE SPECIALI (Appalti funzionali agli scopi)
<b>Normativa comunitaria</b>	Direttiva n. 18 del 31 Marzo 2004	Direttiva n. 93/38 Direttiva 17/04
<b>Normativa nazionale di</b>	<b>D.lgs. n. 163/06</b> (Parte II, art. 28-205).	<b>D.lgs. n. 163/06</b> (Parte III, art. 206 - 238)
Nell'ambito di ogni settore di attività la normativa distingue i contratti a rilevanza comunitaria e nazionale		
<b>Appalti di rilevanza comunitaria</b>	<b>D.lgs. n. 163/06</b> (Parte II, Titolo I)	<b>D.lgs. n. 163/06</b> (Parte III, Titolo I)
<b>Appalti di rilevanza nazionale</b>	<b>D.lgs. n. 163/06</b> (Parte II, Titolo II)	<b>D.lgs. n. 163/06</b> (Parte III, Titolo II art. 238)
La normativa distingue, sempre nell'ambito di ogni settore di attività, i soggetti committenti tenuti al rispetto della legge		
<b>Soggetti destinatari</b>	<b>AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI</b>	<b>SOGGETTI OPERANTI IN DETERMINATI SETTORI DI ATTIVITÀ</b>
	- <b>Amministrazioni Pubbliche</b> (Stato, regioni e province autonome, enti territoriali e locali, enti pubblici non economici)	(acqua, trasporti, energia e servizi postali)
	- <b>Organismi di diritto pubblico</b>	- <b>Amministrazioni aggiudicatrici</b> (Amministrazioni pubbliche, organismi di diritto pubblico,...)
	- Associazioni tra i predetti soggetti.	- <b>Imprese pubbliche</b> - Soggetti privati che operano in virtù di diritti speciali o di esclusiva

Organismo di  
Diritto pubblico  
Impresa  
pubblica

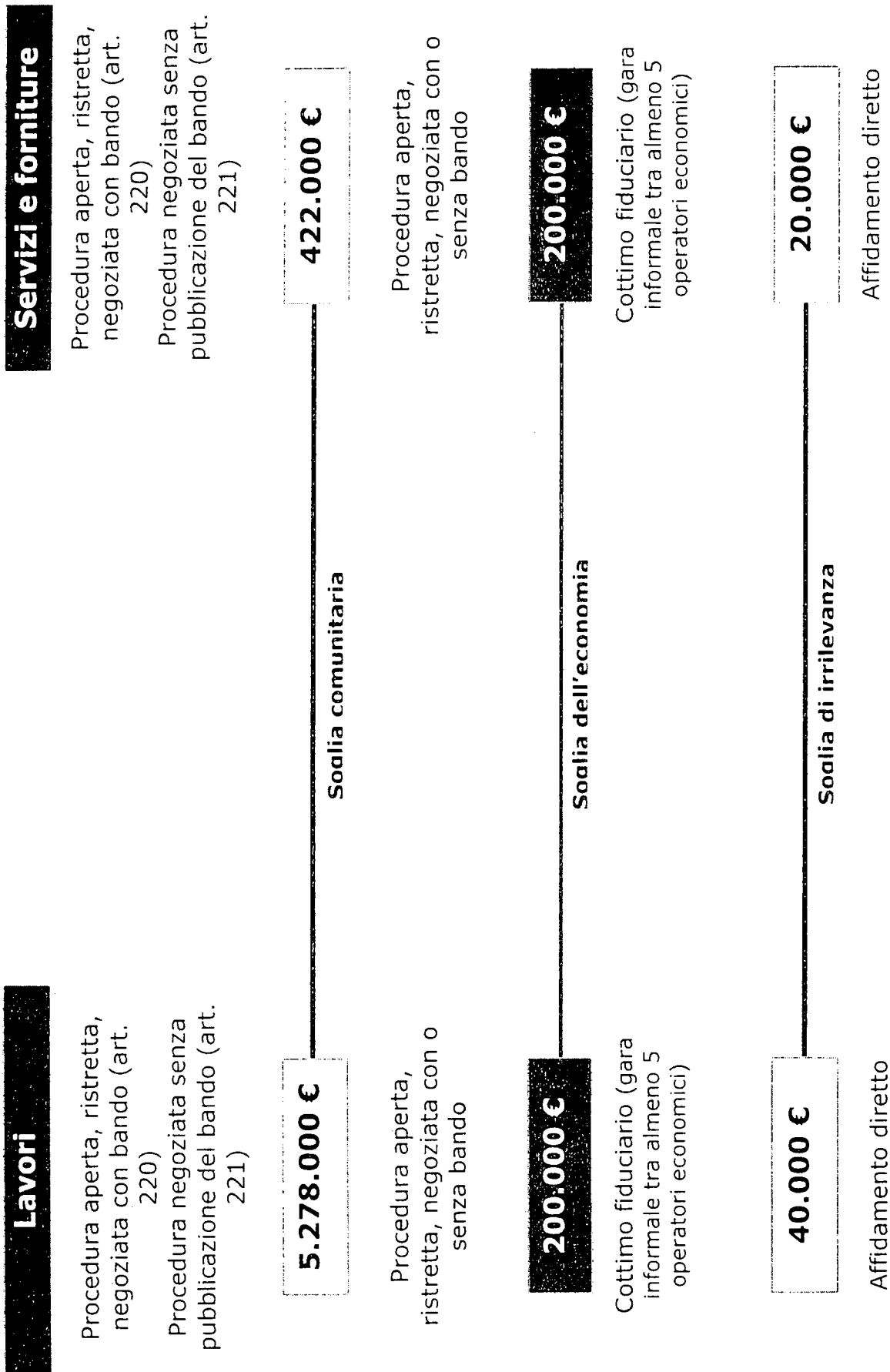
## Impostazione del Regolamento e i criteri adottati nell'elaborazione

### TAB. 2

	<b>Attività non Istituzionale</b>	<b>Attività Istituzionale</b>
<b>Appalti di rilevanza comunitaria</b>	<b>Organismo di diritto pubblico</b> al quale si applica la disciplina relativa ai <b>settori ordinari</b>	<b>Impresa Pubblica (Soggetto operante nel settore aeroportuale art. 213)</b> al quale si applica la disciplina relativa ai <b>settori speciali</b>
<b>Appalti di rilevanza nazionale</b>	<b>Organismo di diritto pubblico</b> al quale si applica la disciplina relativa ai <b>settori ordinari</b>	<b>Impresa Pubblica (Soggetto operante nel settore aeroportuale art. 213)</b> al quale si applica il <b>proprio regolamento negoziale</b>

**TAB. 3**

**Soglie e procedure**



## **E - IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI**

### **1 - Il D.lgs 231/2001**

#### *Premessa*

L'adozione del Modello di organizzazione, gestione e controllo dell'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 a:

1. consentire al personale presente in Azienda una corretta conoscenza delle procedure e delle regole di condotta previste nel Modello in attuazione dei principi nello stesso contenuti anche alla luce delle revisioni effettuate;
2. dare attuazione ai principi in esso descritti;
3. garantire un continuo adeguamento e/o aggiornamento del Modello al fine di mantenerne nel tempo l'efficacia.

#### **L'attività svolta**

##### Formazione sul D.Lgs. 231 e sul Modello Enav

Il corso di formazione sul d.lgs. 231/01 e sul Modello Enav, effettuato con modalità e-learning, ha interessato i dirigenti della Società, i quadri responsabili di Funzioni aziendali e tutti i dipendenti Enav che operano nell'ambito delle aree ritenute sensibili alla commissione dei reati previsti dal decreto.

Un passaggio determinante nell'attuazione del Modello dell'Enav, unito al Codice Etico, è quello di sensibilizzare e diffondere a tutti i livelli aziendali le regole e i principi in esso contenuti.

Il d.lgs. 231/01 prevede la comunicazione e la diffusione dei principi e delle regole comportamentali contenuti nel Modello nei confronti dei dipendenti ed, in particolar modo, dei soggetti posti in posizione apicale all'interno dell'Azienda.

Tra le finalità del Modello, infatti, vi è quella di radicare il rispetto dei ruoli, delle modalità operative, dei protocolli e, più in generale, del modello organizzativo adottato nella consapevolezza del valore sociale che tale Modello ha nel prevenire i reati, non solo tra dipendenti che operano in specifiche aree di rischio,

nell'Organismo di Vigilanza o ancora nei preposti al controllo interno ma, in questa seconda fase, proprio tra i dipendenti nella loro generalità.

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

Nel rispetto degli adempimenti previsti dalla normativa in tema di obblighi di informazione nei confronti dell'Organismo di Vigilanza (cfr. secondo comma, lettera d) dell'art. 6 del d.lgs. 231/01), nel corso del 2006 è stata svolta un'attività finalizzata alla realizzazione di un sistema di monitoraggio e reportistica attraverso l'individuazione di flussi di comunicazione, rilevanti ai fini del "Modello 231", da e verso lo stesso Organismo.

Il *Modello di organizzazione, gestione e controllo Enav*, adeguato alla modificata struttura aziendale ed approvato nell'anno 2005, individua un sistema di monitoraggio e reportistica caratterizzato da tre tipologie di flussi informativi:

1. flussi informativi dall'Organismo di Vigilanza al Vertice Aziendale, al fine di tenere informati gli Organi societari in merito ad eventuali situazioni gravi o straordinarie, quali ipotesi di violazione dei principi del Modello, a loro volta ripartiti in:
  - a) reportistica verso il Consiglio d'Amministrazione e Collegio Sindacale;
  - b) comunicazioni verso il Presidente del Consiglio d'Amministrazione;
  - c) comunicazioni verso il Consiglio d'Amministrazione;
2. flussi informativi di carattere generale ed obbligatorio da parte delle Funzioni aziendali e di tutti i dipendenti Enav verso l'Organismo di Vigilanza;
3. flussi informativi sulle parti speciali del Modello da parte delle Funzioni aziendali verso l'Organismo di Vigilanza, a loro volta ripartiti in:
  - a) report contenenti informazioni relative ai reati nei rapporti con la Pubblica Amministrazione;
  - b) report contenenti informazioni relative ai reati societari.

La messa a regime del sistema ha reso operativi i flussi informativi sopra descritti attivando, nel contempo, le linee di reporting da parte delle Funzioni aziendali coinvolte.

L'attività in parola è stata preceduta da un mirato piano di comunicazione al fine di sensibilizzare tutte le strutture centrali e territoriali della società alla concreta attuazione del sistema.

Analisi sull'osservanza dei principi dettati dal D.lgs. 231/2001

Sono stati effettuati alcuni interventi di audit finalizzati a rilevare l'eventuale inosservanza dei principi dettati dal d.lgs. 231/2001.

Gli aspetti emersi con riferimento al Modello di Organizzazione gestione e Controllo, sono stati riportati, all'interno di ciascuna relazione di audit analizzata, in uno specifico paragrafo intitolato "Aspetti emersi in riferimento al d.lgs. 231/2001".

Trasformazione dell'Organismo di Vigilanza da monocratico a collegiale

Il Consiglio di Amministrazione di Enav nella seduta del 29 novembre 2006, in considerazione dell'interpretazione estensiva delle Linee Guida di Confindustria, degli studi di ricerca dell'Associazione Italiana Internal Auditors (AIIA), del recente orientamento giurisprudenziale e della prassi societaria predominante, ha deciso di nominare un nuovo Organismo di Vigilanza a composizione collegiale, in sostituzione del precedente a composizione monocratica, con la partecipazione di un componente interno-aziendale e di due professionisti esterni con competenze giuridiche ed economiche.

Pertanto, a seguito del suddetto mutamento organizzativo, al fine di recepire le indicazioni del nuovo Organo collegiale, la prevista attività di aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo è stata rinviata all'anno 2007.

**2 - L'internal auditing**

Nel corso del 2006, analogamente a quanto avvenuto nel 2005, è stato elaborato il Piano di Audit annuale, il quale è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 22 Febbraio 2006.

Nell'individuare le aree di intervento da inserire nel Piano, la Funzione Audit ha tenuto conto sia delle indicazioni del management aziendale sia dell'opportunità di allineare la propria struttura interna alle normative ed alle raccomandazioni internazionali.

In proposito è utile ricordare la definizione data dal Board of Directors dell'Institute of Internal Auditors, condivisa anche dalla Consob e dall'Associazione Italiana Internal Auditors (AIIA):

*"L'Internal Auditing è un'attività indipendente ed obiettiva di assurance e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione. Assiste l'organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi tramite un approccio professionale sistematico, che genera valore aggiunto in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di corporate governance".*

In tale contesto si sta evolvendo il ruolo dell'auditing interno anche in Enav: l'obiettivo è assumere sempre più, oltre al ruolo di *assurance* e di verifica, una funzione consulenziale, nell'ottica di fornire un concreto valore aggiunto e migliorare i processi dell'organizzazione in materia di *governance* e controllo. L'attività svolta nel corso del 2006 ha riguardato i seguenti processi/aree:

### **1. Gestione del processo di approvvigionamento**

#### *1.a.) Audit su monitoraggio della tempistica per la messa in esercizio degli investimenti*

L'Audit in questione, svolto su un campione di contratti selezionati tra quelli inseriti nei Piani di Investimento Enav degli anni 2004 e 2005, ha avuto come obiettivo quello di valutare la tempestività dell'entrata in funzione dei singoli investimenti, sia sotto il profilo operativo (legato all'effettiva possibilità di utilizzare l'investimento realizzato), sia sotto quello amministrativo-contabile (riferito all'entrata in ammortamento dell'investimento stesso).

#### *1.b.) Audit sull'approvvigionamento ed installazione di sistemi antintrusione di tipo Runway safety area monitoring System (RSAMS).*

E' stato analizzato il procedimento di acquisizione di particolari sistemi antintrusione, ovvero di apparati idonei ad evitare il fenomeno delle incursioni in pista da parte di veicoli ed aeromobili in movimento nelle zone circostanti.

L'analisi sopra menzionata ha riguardato:

- la regolarità giuridico-amministrativa del procedimento ad evidenza pubblica per la stipula del contratto di approvvigionamento;
- il rispetto dei tempi di messa in esercizio degli apparati in sintonia con le esigenze operative.

#### *1.c.) Analisi su base campionaria del processo di gestione dei contratti di subappalto.*

La suddetta analisi è stata svolta con i seguenti obiettivi:

- tracciare il processo amministrativo dei contratti di sub-appalto così come disciplinato dalla normativa in materia, al fine di operare un confronto tra detto processo ed il procedimento attualmente seguito sulla base delle procedure e delle prassi esistenti;
- svolgere un'analisi su un campione di contratti, al fine di verificarne la regolarità giuridico-amministrativa.

*1.d.) Analisi amministrativo-contabile relativa a contratti di investimento finanziati da contributi PON-T/FESR*

Obiettivo dell'audit è stato quello di verificare la rispondenza tra le opere realizzate e quanto previsto sia a livello contrattuale che in relazione ai contributi comunitari ricevuti.

L'analisi è stata svolta su un campione di contratti di investimento finanziati da contributi PON-T/FESR, sia conclusi e già rendicontati al Ministero/Commissione Europea che in corso di esecuzione.

## **2. Attività di consulenza**

L'attività svolta nel 2006 è stata la seguente:

*2.a.) Analisi delle Prestazioni Operative ordinarie ed aggiuntive del personale di Enav S.p.A.*

L'attività in questione è stata svolta con lo scopo di verificare la tracciabilità, la completezza e la regolarità formale della gestione delle prestazioni aggiuntive del Personale impegnato in linea operativa nelle sedi periferiche di Enav.

In particolare, il lavoro svolto si è concentrato sui seguenti obiettivi:

- verifica della conformità dell'ammontare delle prestazioni operative alla normativa di riferimento, con rilevazione dell'eventuale esposizione finanziaria di Enav a fronte di orario minimo di prestazione operativa ordinaria non raggiunto e contestuale riconoscimento di orario aggiuntivo non dovuto;
- valutazione dell'efficacia della programmazione delle prestazioni aggiuntive (entità degli scostamenti tra orari aggiuntivi programmati e resi, utilizzazione della reperibilità, etc.);
- conformità del meccanismo di rilevazione della prestazione operativa alle esigenze operative di gestione e verifica dell'affidabilità delle informazioni presenti nel Sistema Informativo Aziendale.



2.b.) *Supporto nella definizione delle procedure organizzative e di avviamento operativo relative al conferimento del ramo di azienda della società di gestione fiduciaria per la conduzione tecnica e manutenzione degli apparati.*

La suddetta attività si è articolata come segue:

- sono state analizzate le problematiche fiscali, amministrative e organizzative dell'acquisizione del ramo di azienda. In particolare, è stata fornita assistenza nella definizione e nell'interpretazione della normativa fiscale applicabile (con riferimento specifico al regime di neutralità fiscale dell'operazione previsto dagli artt. 87, 175 e 176 del TUIR);
- è stato fornito supporto ai consulenti esterni nella "due diligence fiscale" effettuata, nel periodo dal 21 al 28 di marzo 2006, sulla base della documentazione messa a disposizione nella "data room" allestita presso la sede amministrativa della società Vitrociset S.p.A., al fine di valutare la posizione fiscale della Società stessa rispetto a eventuali criticità fiscali rilevanti;
- è stato fornito supporto consulenziale nella definizione dei principali aspetti organizzativi e fiscali inerenti il contratto preliminare tra l'Enav e la Vitrociset. Tale attività ha portato alla firma del contratto preliminare stesso il 5 settembre del 2006 e del contratto definitivo il 31 dicembre dello stesso anno.

### **3. Ulteriori procedure di audit/attività svolte non previste nel piano**

- supporto all'attività ispettiva della Guardia di Finanza ed autorità esterne
- audit sulla regolarità retributiva e contributiva del personale dipendente dalle società fornitrici di Enav;
- analisi della procedura di stipula di un accordo-quadro con la società Aromatika s.r.l. relativamente all'installazione e alla manutenzione dei distributori automatici di cibi e bevande presso i siti dell'Enav; supporto all'attività ispettiva della Guardia di Finanza ed autorità esterne;
- verifica del corretto inserimento dell'ordine di acquisto con riferimento all'attività negoziale del primo semestre 2006 posta in essere sia dalle Funzioni delegate di Sede Centrale che dalle Strutture Territoriali.

#### **4. Risultati dell'audit**

L'attività di audit ha evidenziato le seguenti criticità nell'esecuzione dei processi analizzati:

- in alcuni casi si è riscontrato che la progettazione degli interventi non era completamente esauriente;
- in altri casi le procedure di approvvigionamento si sono rilevate non sempre idonee ad assicurare un perfetto coordinamento tra le Funzioni coinvolte.

A fronte delle criticità emerse da ciascuno degli interventi svolti nel 2006, la Funzione Audit ha individuato specifiche linee d'azione volte a ridurre gli impatti negativi che le criticità rilevate possono generare sull'attività aziendale; in particolare, è stato suggerito quanto segue:

- necessità di elaborare nuove procedure interne che definiscano in modo chiaro i compiti e le responsabilità di ciascun soggetto coinvolto nel processo;
- maggiore sensibilizzazione del personale al rispetto delle procedure vigenti;
- maggiore efficienza nell'attribuzione dei compiti assegnati a ciascuna Funzione aziendale;
- maggior coordinamento tra Funzioni coinvolte in un medesimo processo.

E' necessario, peraltro, che le criticità nelle procedure interne emerse dagli esiti degli interventi programmati di audit siano prontamente rimosse dalle strutture interessate in modo da non ingenerare effetti negativi sull'attività aziendale.

**F - I RAPPORTI INTERNAZIONALI**

Negli ultimi anni, le attività internazionali di Enav hanno subito una decisa accelerazione in virtù di una strategia che intende restituire all'Italia il posizionamento che le compete.

Oggi, più che mai, si sente forte l'esigenza di partecipare a consessi internazionali in modo coordinato e strategico e presidiare in modo organico e continuativo le sedi che contano.

Il tutto, non solo per rispondere in modo adeguato nei tempi e nei modi alla normativa internazionale, ma soprattutto perchè un fornitore di servizi ATM (Air Traffic Management), che è poi la dorsale unificatrice del trasporto aereo nazionale, per crescere, ha bisogno di continui confronti che vanno al di là dei confini nazionali.

Le attività ed i risultati conseguiti nel 2006 e nel primo semestre 2007, di cui si riporta qui di seguito una sintesi, sono la testimonianza più evidente della nuova strategia Enav.

**Operations Coordination Group**

Il responsabile dell'Area Operativa di Enav è il nuovo chairman dell'Operations Coordination Group (OCG). Organo consultivo della direzione generale dell'agenzia di Bruxelles, l'OCG è composto dai responsabili operativi dei fornitori di servizi ATM europei nonché dai rappresentanti delle aeronautiche militari nazionali e delle principali organizzazioni del settore.

Il Gruppo ha l'obiettivo di assicurare il coordinamento efficace delle attività operative per la sicurezza della navigazione aerea e si occuperà principalmente del coordinamento della CFMU (gestione centralizzata dei flussi di traffico) e del programma D-MEAN (gestione dinamica dello spazio aereo) con lo scopo preciso di abbattere maggiormente i ritardi e di gestire in tutta sicurezza il notevole incremento del traffico aereo previsto in Europa per i prossimi anni.

### **Attività Functional Airspace Blocks (FAB)**

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

Tra le iniziative, si ricorda anzitutto BLUE-MED, un progetto internazionale di cui Enav è capogruppo, che ha lo scopo di verificare la realizzabilità di un FAB mediterraneo.

Il 15 marzo 2007, in un incontro dello Steering Group di progetto a Bruxelles, è emerso che esso è in linea con le altre iniziative europee che tendono alla costituzione di FAB.

All'incontro hanno partecipato rappresentanti della Commissione Europea, di Eurocontrol e di Enav, oltre a DCAC (Cipro), HCAA (Grecia), OACA (Tunisia) e MATS (Malta).

Ad Enav sarà corrisposto dalla Commissione europea un milione di euro, pari al 46,23% del budget completo del progetto che terminerà il 28 febbraio 2008.

Enav sta anche partecipando ai lavori relativi alla costituzione di un Blocco Funzionale con i paesi balcanici. Lo studio è denominato SEE-FABA, vale a dire South East Europe-Functional Air Space Block Approachy.

### **Cross Border Coordination Working Group**

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

Nella definizione di nuove deleghe agli ACC confinanti per la gestione dello spazio aereo transfrontaliero, il contributo specifico di Enav sarà quello di porre l'accento sulle esigenze operative e quindi sulla qualità del servizio per le compagnie aeree. Infatti, la fluidità delle operazioni è il vero motivo ispiratore della riforma comunitaria che impone l'istituzione dei Blocchi Funzionali di Spazio Aereo (FAB) transnazionali ed è a questo principio che ogni passo, seppur intermedio, deve ispirarsi.

**SESAR**

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

Nato nel 2005, la fase di definizione (2006-2008) del programma è divisa in sei blocchi. Dopo la fase 1 (che ha prodotto un'analisi della situazione attuale dell'industria del trasporto aereo), il Consorzio è ora arrivato a licenziare la fase 2 che ha identificato gli assetti tecnologici ed operativi che saranno fondamentali per il futuro del sistema ATM.

Enav è uno dei nove fornitori di servizi ATM del consorzio SESAR. Ne fanno parte anche alcune compagnie aeree, alcune società di gestione nonché l'industria di settore per un totale di 29 organizzazioni.

Scopo del programma SESAR è quello di costruire una realtà tecnologica-operativa condivisa tra tutte le componenti del trasporto aereo e che quindi dia garanzia di realizzabilità. Il sistema ATM di nuova generazione dovrà assicurare entro il 2020 una capacità di traffico tre volte superiore a quella attuale, costi unitari di rotta dimezzati, coefficienti di sicurezza dieci volte maggiori e ricadute ambientali dieci volte minori.

**Accordo con il NATS**

Il 26 febbraio 2007 Enav ed il suo omologo britannico NATS hanno firmato un accordo che li impegna alla cooperazione nei settori della Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS), Ricerca e Sviluppo nonché dell'Addestramento e della Validazione Pre-Operativa.

**CRISTAL MED**

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

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

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

### **Progetto FASTI RTS**

FASTI è un progetto che prevede un'attività di simulazione real time per la validazione di strumenti di supporto alle decisioni in campo ATM come ad esempio il Medium Term Conflict Detection (MTCD). La gara indetta da Eurocontrol per lo sviluppo del progetto è stata vinta a settembre 2006 da Enav, SICTA, SKYGUIDE e DEEP BLUE. Tutte le attività saranno svolte presso le infrastrutture del Centro Simulazione e Sperimentazione dell'ENAV.

### **R&S ATM. Al via cooperazione italo-francese**

In occasione della Fiera internazionale dell'ATM, tenutasi dal 13 al 15 febbraio 2007 nella cittadina olandese di Maastricht, il Direttore Generale di Enav, Nadio Di Rienzo, ed il suo omologo della DSNA francese hanno siglato un accordo che prevede l'avvio di alcune iniziative congiunte nel settore Ricerca e Sviluppo ATM.

## III - L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2006

### **1 - I risultati del bilancio 2006**

## STATO PATRIMONIALE

euro

		31.12.2006	31.12.2005
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		0	0
Totale		0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I <i>Immobilitazioni immateriali</i>			
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	7.791.405	1.489.224
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	28.105.894	10.926.454
7)	altre	485.716	95.015
Totale I)		36.383.015	12.510.693
II <i>Immobilitazioni materiali</i>			
1)	terreni e fabbricati	144.429.876	114.123.857
2)	impianti e macchinario	587.073.660	558.851.602
4)	altri beni	6.007.209	3.404.657
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	254.143.799	259.960.403
Totale II)		991.654.544	936.340.519
III <i>Immobilitazioni finanziarie</i>			
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	112.951.981	704.900
d)	altre imprese	118.182	118.182
Totale III)		113.070.163	823.082
Totale Immobilizzazioni		1.141.107.722	949.674.294
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I <i>Rimanenze</i>			
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	62.802.777	52.831.323
Totale I)		62.802.777	52.831.323
II <i>Crediti</i>			
1) verso clienti			
a)	esigibili entro i 12 mesi	351.534.331	243.315.331
2) verso imprese controllate			
a)	esigibili entro i 12 mesi	476.308	95.000
4 bis) crediti tributari			
a)	esigibili entro i 12 mesi	22.673.228	83.947.243
b)	esigibili oltre i 12 mesi	167.083.218	104.414.670
4 ter) imposte anticipate			
a)	esigibili entro i 12 mesi	9.471.128	11.530.746
5) verso altri			
a)	esigibili entro i 12 mesi	4.980.584	8.534.600
6) per Balance Eurocontrol			
b)	esigibili oltre i 12 mesi	1.113.029	16.001.071
Totale II)		557.336.826	467.638.665
III <i>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>			
4)	altre partecipazioni	0	2.334.998
6)	altri titoli	46.054.297	220.879.518
Totale III)		46.054.297	223.214.516
IV <i>Disponibilità liquide</i>			
1)	depositi bancari e postali	15.749.218	29.723.211
Totale IV)		15.749.218	29.723.211
Totale Attivo Circolante		681.943.118	773.407.715
D) RATEI E RISCONTI		219.997	1.374.710
Totale		219.997	1.374.710
TOTALE ATTIVO		1.823.270.837	1.724.456.719

## STATO PATRIMONIALE

euro

PASSIVO		31.12.2006	31.12.2005
A)	<b>PATRIMONIO NETTO</b>		
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	3.736.464	2.535.990
V	Riserve statutarie	0	0
VI	Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0
VII	Altre riserve:		
	- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
	- Riserva straordinaria	960.972	960.972
	- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
	Totale altre riserve	61.965.575	61.965.575
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	32.705.423	24.009.485
	<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>1.220.151.847</b>	<b>1.210.255.435</b>
B)	<b>FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>		
2)	Fondo imposte anche differite	480.391	4.734.391
3)	altri	57.239.107	59.596.831
	<b>Totale Fondi per Rischi ed Oneri</b>	<b>57.719.498</b>	<b>64.331.222</b>
C)	<b>TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	<b>46.205.681</b>	<b>44.150.752</b>
D)	<b>DEBITI</b>		
4)	debiti verso banche		
a)	esigibili entro 12 mesi	80.000.000	0
6)	acconti		
a)	esigibili entro 12 mesi	55.909.419	59.151.585
7)	debiti verso fornitori		
a)	esigibili entro 12 mesi	132.160.423	138.096.467
9)	debiti verso imprese controllate		
a)	esigibili entro 12 mesi	4.638.790	1.309.713
12)	debiti tributari		
a)	esigibili entro 12 mesi	5.962.601	14.830.459
13)	debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
a)	esigibili entro 12 mesi	21.552.649	22.490.099
14)	altri debiti		
a)	esigibili entro 12 mesi	65.056.103	60.178.724
15)	debiti Balance Eurocontrol		
b)	esigibili oltre i 12 mesi	2.598.676	0
	<b>Totale Debiti</b>	<b>370.878.661</b>	<b>296.057.047</b>
E)	<b>RATEI E RISCONTI</b>	<b>125.315.160</b>	<b>109.602.213</b>
	<b>Totale</b>	<b>125.315.160</b>	<b>109.602.213</b>
	<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>1.823.270.837</b>	<b>1.724.456.719</b>
	<b>CONTI D'ORDINE</b>		
	- Beni Immobili Trasferiti	1	1
	- Fidejussioni	71.121.248	53.043.459



## CONTO ECONOMICO

euro

	31.12.2006		31.12.2005	
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
Ricavi delle prestazioni	665.299.230		656.773.929	
Rettifiche tariffe per Balance dell'esercizio	(10.072.662)		3.102.332	
Variazioni per balance	7.474.232		(1.993.307)	
Utilizzo balance anno n-2	(14.885.042)		16.223.239	
Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	25.293.941	673.507.153	9.075.362	654.555.038
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		1.549.333		2.101.120
5) Altri ricavi e proventi				
Altri ricavi e proventi	18.239.747		34.471.390	
Contributi in conto esercizio	30.000.000	46.239.747	0	34.471.390
<b>Totale valore della produzione</b>		<b>723.296.233</b>		<b>721.127.566</b>
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(7.600.319)		(8.657.019)
7) Per servizi		(206.283.325)		(217.243.047)
8) Per godimento di beni di terzi		(4.126.499)		(3.612.675)
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	(255.664.445)		(233.400.576)	
b) Oneri sociali	(73.712.646)		(74.875.108)	
c) Trattamento di fine rapporto	(10.345.339)		(8.779.050)	
e) Altri costi	(9.783.805)	(329.529.135)	(8.037.153)	(324.691.667)
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(4.366.720)		(763.815)	
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(101.367.884)		(119.656.529)	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(152.497)		0	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(1.280.355)	(107.129.452)	(8.668.173)	(129.276.317)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		5.176.898		7.254.328
12) Accantonamenti per rischi		(1.549.500)		0
13) Altri accantonamenti		0		0
14) Oneri diversi di gestione		(1.567.094)		(1.274.054)
<b>Totale costi della produzione</b>		<b>(652.636.630)</b>		<b>(677.509.176)</b>
<b>Differenza fra valore e costi della produzione</b>		<b>70.659.603</b>		<b>43.618.410</b>
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>				
15) Proventi da partecipazioni		299.631		222.529
16) Altri proventi finanziari				
a) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	5.518.223		2.172.071	
c) proventi diversi dai precedenti	6.109.012	19.626.003	6.117.762	14.289.231
17) Interessi e altri oneri finanziari		(3.526.074)		(1.302.655)
17-bis) Utili e perdite su cambi		(218.500)		417.990
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>		<b>7.140.760</b>		<b>13.627.664</b>
<b>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</b>				
18) Rivalutazioni		0		4.091
19) Svalutazioni				
a) di partecipazioni	0		(18.971)	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	(37.741)	(37.741)	(912.937)	(931.905)
<b>Totale rettifiche di valore di attività finanziarie</b>		<b>(37.741)</b>		<b>(927.817)</b>
<b>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>				
20) Proventi		6.720.420		12.820.049
21) Oneri				
imposte relative a esercizi precedenti	(430.182)		(1.022.225)	
sopravvenienze passive	(16.811.469)	(17.241.631)	(9.396.641)	(10.429.662)
<b>Totale proventi e oneri straordinari</b>		<b>(10.521.211)</b>		<b>2.399.183</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>67.241.411</b>		<b>58.711.440</b>
22) Imposte dell'esercizio				
imposte correnti	(36.727.028)		(40.745.546)	
imposte differite	4.050.662		2.021.512	
imposte anticipate	(1.859.618)	(34.535.984)	(3.017.728)	(34.791.955)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		<b>32.705.423</b>		<b>24.005.485</b>

Enav Spa non ha redatto il bilancio consolidato ai sensi dell'art. 28 del d.lgs. 9 aprile 1991 n. 127 in quanto, le risultanze contabili della controllata (Sicta) già detenuta alla chiusura del precedente esercizio sono sostanzialmente irrilevanti, mentre l'acquisto della controllata Vitrociset Sistemi S.r.l., si è perfezionato alle ore 24.00 del 31 dicembre 2006. Tale scelta, per quanto riguarda la società neo acquisita, è stata suffragata dal parere reso da uno studio legale corrispondente dell'Advisor e peraltro l'eventuale consolidamento, essendo soltanto di natura patrimoniale, non avrebbe prodotto alcun effetto rettificativo né sul Patrimonio Netto né sul risultato d'esercizio della società controllante.

### Principali dati Economici, Patrimoniali e Finanziari

#### Dati economici

L'esercizio 2006 si chiude con un utile netto di 32,7 milioni di euro, con un miglioramento di 8,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

mgl euro

	2006	2005	Differenza
Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni	673.507	684.555	(11.048)
Altri ricavi	49.789	36.572	13.217
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>723.296</b>	<b>721.127</b>	<b>2.169</b>
Costi del personale	329.529	324.892	4.637
Costi esterni	214.389	223.338	(8.949)
Ammortamenti e svalutazioni	108.719	129.279	(20.560)
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>652.637</b>	<b>677.509</b>	<b>(24.872)</b>
<b>Reddito della produzione</b>	<b>70.659</b>	<b>43.618</b>	<b>27.041</b>
Proventi (oneri) finanziari	7.141	13.622	(6.481)
Rettifiche di valore attività finan.rie	(38)	(928)	890
Proventi (oneri) straordinari	(10.521)	2.399	(12.920)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>67.241</b>	<b>58.711</b>	<b>8.530</b>
Imposte correnti, anticipate e differite	(34.536)	(34.702)	166
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>32.705</b>	<b>24.009</b>	<b>8.696</b>

Il valore della produzione al 31 dicembre 2006, ammonta a 723,3 milioni di euro con un lieve incremento di circa 2,2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Il valore della produzione tiene conto di alcuni principali fattori:

- applicazione, anche ai voli comunitari, della riduzione al 50% della tariffa di terminale;
- riduzione della tariffa di rotta, rispetto al precedente anno, da 69,39 a 67,50 euro;
- utilizzo del Fondo Stabilizzazione Tariffe per 25,9 milioni di euro (10 milioni di euro nel 2005) finalizzato al miglioramento della competitività attraverso il contenimento delle tariffe applicate al traffico commerciale;
- destinazione di 30 milioni di euro ad Enav a valere sul fondo costituito presso il Ministero dei trasporti con i proventi dell'addizionale dei diritti d'imbarco finalizzati ad interventi a favore della sicurezza degli impianti;
- estensione del contributo a carico dello Stato anche agli aeroporti "maggiori" a supporto dei costi necessari a fornire l'1,5% del totale UDS (Unità di Servizio) come disciplinato dal comma 1, lett.c), dell'art.11 sexties della legge 248/2005.

I costi della produzione presentano complessivamente un decremento pari a 24,9 milioni di euro. Al costo del personale passato da 324,9 a 329,5 milioni di euro, si contrappongono il contenimento dei costi esterni per 8,9 milioni di euro e la riduzione del peso degli ammortamenti e svalutazioni per 20,5 milioni di euro, quale principale conseguenza di una più aderente valutazione del periodo di vita utile dei principali cespiti, che ha determinato un prolungamento della relativa durata tecnica.

Conseguentemente, la differenza positiva tra il valore ed i costi della produzione risulta pari a 70,6 milioni di euro con un incremento di 27 milioni di euro.

I proventi e oneri finanziari risultano pari a 7,1 milioni di euro, diminuiti per effetto del progressivo disinvestimento della Gestione Patrimoniale.

La variazione netta della voce proventi ed oneri straordinari risulta negativa di 12,9 milioni di euro e si riferisce in buona parte a oneri straordinari riguardanti il personale.

Le imposte correnti, anticipate e differite sono così determinate:

Descrizione	(mgl euro)		
	2006	2005	Differenza
Imposte correnti	(36.727)	(40.745)	4.018
Imposte anticipate e differite	2.191	6.043	(3.852)
<b>Totale Imposte</b>	<b>(34.536)</b>	<b>(34.702)</b>	<b>166</b>

Le imposte del 2006 risultano pari a 34,5 milioni di euro, importo sostanzialmente immutato rispetto al 2005.

In particolare, le imposte correnti diminuiscono di 4 milioni di euro per effetto dell'IRES più contenuta (-6,5 milioni di euro) per un minore imponibile fiscale e di una maggiore IRAP (+2,5 milioni di euro) essenzialmente per effetto della variazione in aumento di alcune aliquote regionali.

Le imposte anticipate e differite diminuiscono complessivamente di 3,8 milioni di euro a seguito di una riduzione di quelle differite (-5 milioni di euro) in parte compensate da un aumento di quelle anticipate (+1,2 milioni di euro).

### Dati patrimoniali

(mgl euro)

	2006	2005	Variazioni
<b>Immobilizzazioni</b>			
Immobilizzazioni Immateriali	36.383	12.511	23.872
Immobilizzazioni Materiali	991.655	936.340	55.315
Immobilizzazioni Finanziarie	113.070	823	112.247
<b>(A) Totale attività immobilizzate</b>	<b>1.141.108</b>	<b>949.674</b>	<b>191.434</b>
<b>Capitale d'esercizio</b>			
Rimanenze	62.803	52.831	9.972
Crediti ed altre attività	557.557	469.014	88.543
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	46.054	223.215	(177.161)
Debiti ed altre passività	(499.195)	(405.690)	(93.505)
Fondi per rischi ed oneri e TFR	(103.924)	(108.512)	4.588
<b>(B) Totale capitale d'esercizio</b>	<b>63.295</b>	<b>230.858</b>	<b>(167.563)</b>
<b>Totale Capitale investito dedotte le passività (A)+(B)</b>	<b>1.204.403</b>	<b>1.180.532</b>	<b>23.871</b>
Coperto da:			
Patrimonio Netto	1.220.152	1.210.255	9.897
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>15.749</b>	<b>29.723</b>	<b>(13.974)</b>
<b>Posizione finanziaria netta inclusiva delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni (m€ 46.054)</b>	<b>61.803</b>	<b>252.938</b>	<b>(191.135)</b>

Le attività immobilizzate al 31 dicembre 2006 ammontano a 1.141,1 milioni di euro e registrano un incremento di 191,4 milioni di euro rispetto al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2005. Tale variazione netta è composta da:

- i) incremento netto delle immobilizzazioni immateriali per 23,8 milioni di euro cui contribuiscono nuove immobilizzazioni in corso ed acconti per 20,2 milioni di euro;
- ii) aumento delle immobilizzazioni materiali per 55,3 milioni di euro al netto di ammortamenti dell'esercizio pari a 101,4 milioni di euro;
- iii) aumento delle immobilizzazioni finanziarie per 112,2 milioni di euro determinato dal valore di acquisizione, oltre agli oneri accessori, della partecipazione totalitaria nella Vitrociset Sistemi S.r.l. (comprensivi di 1,4 milioni corrispondenti all'utile maturato dalla Società sino al momento della sua vendita).

Il capitale d'esercizio che ammonta a 63,3 milioni di euro è diminuito di 167,5 milioni di euro rispetto al dato dell'esercizio precedente a seguito delle seguenti variazioni:

- i) aumento delle rimanenze di 9,9 milioni di euro per effetto degli acquisti;
- ii) aumento dei crediti ed altre attività per complessivi 88,5 milioni di euro, determinato principalmente da maggiori somme dovute dallo Stato e per effetto dei maggiori crediti IVA;
- iii) diminuzione delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni di 177,2 milioni di euro a seguito di rimborsi di titoli obbligazionari e disinvestimenti della gestione patrimoniale;
- iv) incremento di debiti ed altre passività per 93,5 milioni di euro a seguito dell'utilizzo per complessivi 80 milioni di euro di due nuove linee di credito bancarie accordate a fine 2006 e nell'aumento dei risconti passivi su contributi PON;
- v) decremento dei fondi rischi per 4,6 milioni di euro essenzialmente per l'utilizzo del fondo imposte differite e del fondo stabilizzazione tariffe.

Per effetto di tali variazioni il capitale investito, al netto delle passività, risulta incrementato di 23,8 milioni di euro ed è pari a 1.204,4 milioni di euro. La risultante della maggiore copertura del Patrimonio Netto rispetto al capitale investito corrisponde alla posizione finanziaria netta pari a 15,7 milioni di euro. Per quanto riguarda le attività finanziarie la Corte rileva come per le società in mano pubblica – ed in particolare per quelle come Enav che hanno una missione istituzionale di grande rilevanza sociale – non orientate a privilegiare il profitto e la remunerazione del capitale, gli investimenti finanziari dovrebbero essere ispirati a criteri di cautela e di perseguimento della certezza dei rendimenti evitando rischi derivanti da attività finanziaria prettamente speculativa.

Nelle variazioni di patrimonio netto c'è da segnalare che nell'Assemblea ordinaria di approvazione del bilancio di esercizio 2005 del 29 marzo 2006 è stato deliberato di destinare l'utile di esercizio (24.009 mgl/euro), per 1.200 migliaia di euro a riserva legale e per il restante importo di 22.809 migliaia di euro a incremento del "Fondo stabilizzazione tariffe", compreso nella voce "Altri fondi rischio".

### Dati finanziari

	<b>Migliaia di Euro</b>	
Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2005 - (Debiti)/Disponibilità liquide		252.938
Risultato dell'esercizio	32.705	
Ammortamenti delle immobilizzazioni	105.757	
Accantonamento TFR netto utilizzi	4.432	
<b>Autofinanziamento del periodo</b>		<b>142.894</b>
Incremento immobilizzazioni immateriali	(26.954)	
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(156.914)	
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	(112.247)	
		<b>(296.115)</b>
<b>Variazione del capitale circolante netto:</b>		
Decremento /(Incremento) dei crediti e ratei e risconti attivi	(158.772)	
Incremento/(Decremento) dei debiti, fondi rischi e ratei e risconti passivi	120.858	
		<b>(37.914)</b>
<b>Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2006- (Debiti)/Disponibilità liquide</b>		<b>61.803</b>

La variazione in diminuzione della posizione finanziaria netta, pari a 191,1 milioni di euro, (da 252,9 milioni di euro a 61,8 milioni di euro) è dovuta agli esborsi per gli investimenti in immobilizzazioni per 296,1 milioni di euro che non hanno ricevuto copertura, se non in parte, dall'autofinanziamento che si attesta a 142,8 milioni di euro.

La variazione del capitale circolante netto risulta negativa di 37,9 milioni di euro dovuta all'incremento dei crediti verso lo Stato e dell'incremento dei debiti principalmente per l'utilizzo di linee di credito bancarie a breve. Tale utilizzo si è reso necessario per far fronte a pagamenti per investimenti già deliberati e per la recente acquisizione della Vitrociset Sistemi S.r.l. in presenza, peraltro, di ritardi di incassi di crediti nei confronti del Ministero dell'economia e finanze per 204 milioni di euro, di cui 92 milioni di euro relativi agli anni 2004 e 2005.

## **2 - Il budget, il controllo di gestione e la contabilità analitica**

### **Obiettivo di produttività**

I dati consuntivi dell'esercizio 2006, caratterizzati dal recupero di produttività del 5% per l'esercizio 2006, così come previsto dal dl 30 settembre 2005 n. 203, convertito con modificazioni nella legge 2 dicembre 2005 n. 248 ("Requisiti di Sistema"), evidenziano le azioni poste in essere e l'attenzione alla politica dei costi, che hanno consentito il raggiungimento dell'obiettivo del miglioramento dell'efficienza produttiva dell'Azienda. Tale aspetto è approfondito nel successivo paragrafo.

### **Budget**

Il budget 2006 ha recepito il contenuto della legge n. 248 del 2 dicembre 2005 ("Requisiti di Sistema") che prevede:

- 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 delle infrastrutture e dei trasporti per 30 mln di euro annui, per interventi a favore della sicurezza degli impianti e operativa destinata ad Enav;
- Recupero di produttività previsto nella misura del 5% (coefficiente di efficientamento) per l'anno 2006.

E' stata, quindi, posta nella formulazione del Budget, grande attenzione alla politica di gestione e di recupero dei costi, al fine di raggiungere l'obiettivo del recupero di produttività del 5% per l'esercizio 2006, con un risparmio di 15,8 mln di euro. Su questa base sono state poi anche determinate le tariffe 2006.

Ai fini del raggiungimento di tale importante obiettivo si è proceduto, nel corso dell'esercizio, ad una rivisitazione del budget con lo scopo di ridurre ulteriormente, a fini precauzionali, le risorse economiche a disposizione delle Strutture aziendali. Tale azione gestionale aveva esclusivamente finalità interne e



l'obiettivo di ottenere un'adeguata attenzione, da parte di tutte le Strutture, al contenimento dei costi.

Con l'occasione è stato anche deciso che, per gli anni successivi, sarebbero state ammesse revisioni di budget, sempre che fossero effettuate entro il primo trimestre dell'anno e comunque entro l'approvazione del progetto di bilancio dell'esercizio precedente.

La suddetta attività di rivisitazione del budget è stata determinante nel raggiungimento, a consuntivo, del plafond di costi per l'anno 2006 autorizzati dal Consiglio di Amministrazione con l'approvazione del budget 2006.

Va evidenziato al riguardo, sia lo sforzo posto in essere da tutte le componenti della Società per il raggiungimento di un obiettivo sicuramente rilevante - in considerazione anche del fatto che era stato realizzato un efficientamento del 2% pure nel 2005 - sia la preoccupazione del vertice aziendale nel fissare obiettivi di recupero di produttività per i prossimi anni, in quanto ulteriori riduzioni dei costi potrebbero andare a scapito della sicurezza, della qualità del servizio e delle prospettive di sviluppo delle attività aziendali faticosamente ricostruite.

Nel corso del 2006, si è ulteriormente consolidata la "centralità" del budget nel controllo quali-quantitativo delle variabili di costo dell'Azienda. In particolare, sono stati attribuiti al management obiettivi correlati al raggiungimento dei valori di budget.

Gli strumenti informatici a supporto della formulazione e controllo del budget sono stati ulteriormente affinati con lo sviluppo della piattaforma Oracle definita Oracle Finacial Analyser (OFA), che ha consentito di:

- ottimizzare i tempi e la modalità di formulazione del budget, che ad oggi è interamente informatizzata;
- migliorare il controllo della spesa, attraverso la disponibilità, in tempo reale, di un dato aggiornato direttamente dalla contabilità e confrontabile con le voci di costo del budget;
- disporre di reportistica ad hoc sempre più evoluta per le analisi economiche e degli scostamenti;
- incrementare la qualità dell'informazione.

L'utilizzo di strumenti sempre più evoluti nell'elaborazione e controllo del Budget è anche la conseguenza del profondo processo, iniziato nel 2004, di

“aziendalizzazione” di Enav che da “sistema pubblico” sta sempre più evolvendo verso un “sistema azienda”, dotato di meccanismi operativi, di livelli di responsabilizzazione e di comportamenti organizzativi coerenti al perseguimento di efficacia, efficienza ed economicità.

### **Tariffe di Rotta e Terminale**

Nell’ultimo triennio (2005-2007) sono stati conseguiti importanti risultati sul fronte tariffario.

Con la riduzione delle tariffe, Enav ha inteso dare – anche su sollecitazione del Governo – un tangibile contributo al settore del trasporto aereo, attenuando gli oneri a carico dei vettori che stanno vivendo una cruenta battaglia per la sopravvivenza.

Ciò anche grazie al raggiungimento nel 2006 di quanto disposto dalla legge 248 del dicembre 2005 e cioè il recupero di produttività del 5% (3 punti in più rispetto al 2% previsto dagli schemi dei contratti di programma e di servizio e già praticato per l’anno 2004 e 2005).

Infatti, le tariffe di rotta hanno subito una sostanziale riduzione passando da 69,39 euro nel 2005 a 67,50 nel 2007 (-3%) e le tariffe di terminale da 2,97 a 2,01 (- 32 %).

Quanto sopra senza tener conto dell’inflazione, altrimenti la riduzione sarebbe stata ben maggiore.

L’azione di contenimento delle tariffe e di incremento di efficienza ha fatto sì che nel triennio considerato i costi complessivi di assistenza al volo italiani (sia rotta che di terminale) siano stati i più bassi rispetto ai maggiori providers europei.

In funzione dell’abbassamento delle tariffe la Iata (Associazione internazionale trasporto aereo) ha espresso vivo apprezzamento per lo sforzo compiuto da Enav, riconoscendo che “l’Italia è un esempio di best practices”.

Riduzione tariffaria che insieme all’ottimizzazione delle rotte (che ha richiesto un notevole sforzo di riorganizzazione operativa e di investimenti) hanno consentito forti incrementi di traffico sullo spazio aereo nazionale. Infatti, in confronto con l’Europa, l’incremento del traffico di rotta previsto per l’Italia per tutto il 2007 (+ 6,6%) risulta superiore sia alla media Eurocontrol (+5,3%) sia a quello previsto dai maggiori providers europei, quali Francia (+6,3%), Germania (+5,6%) e Gran Bretagna (+ 4,6 %).

Su base annua in termini di Unità di Servizio, il traffico di rotta è passato da -1% del 2003 al +7% del 2007.

### **Controllo di Gestione**

Nel corso dell'esercizio sono state aggiornate e divenute operative le seguenti procedure gestionali che impattano sul controllo di gestione:

- procedura di gestione amministrativa delle commesse;
- procedura di gestione delle variazioni al budget economico dovute a richieste di trasferimento fondi e di extra budget;
- 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 programma/linee di investimento o l'incremento di programma/linee di investimento già previste.

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

In particolare:

- è stato sviluppato un modello informatizzato per supportare le simulazioni del costo del personale per la definizione degli scenari del Piano Industriale;
- è iniziato un progetto con l'obiettivo di adeguare ed estendere le funzionalità del sistema informativo aziendale nelle Aree amministrativa e gestionale, relativamente ai processi di gestione dei cespiti e dei progetti d'investimento ad essi collegati, delle commesse di vendita, dei progetti di ricerca e sviluppo e della tesoreria.

Nell'ambito delle attività di certificazione ISO 9001:2000 di Enav, che stanno proseguendo anche nel 2007, sono iniziate le attività di analisi e adeguamento delle procedure della Funzione Pianificazione e Controllo relative al budget e al Piano Industriale Aziendale.

Coerentemente con lo sviluppo del sistema informativo aziendale, procede l'analisi e l'implementazione del "Tableau de Bord", che ha visto l'inizio dello sviluppo di una prima componente, la gestione del 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), attraverso l'utilizzo di un piattaforma datawarehouse.

### **Contabilità Analitica**

Come richiesto dalla legge n. 248 del 2 dicembre 2005 all'art. 11 - sexies "Razionalizzazione ed incremento dell'efficienza del settore di controllo del traffico aereo" che 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 ottenuto la certificazione da una primaria società di revisione in data 22 giugno 2007.

Il prospetto di conto economico separato era già stato sottoposto a revisione contabile, a titolo volontario, per l'esercizio 2005 ottenendone la certificazione.

Nel corso dell'esercizio 2006 si è proceduto ad un affinamento del sistema di contabilità analitica per tener conto della dinamica dei processi aziendali, in continua evoluzione, e di nuovi bisogni informativi. In particolare è stata introdotta la gestione per commesse di vendita dei Servizi non regolamentati, quali Vendita di Radiomisure e di Prestazioni ATS, e la gestione per commessa dei progetti di esercizio di ricerca e sviluppo.

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

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

- quadratura dei risultati della contabilità analitica con il bilancio di esercizio 2006;
- determinazione dei costi consuntivi dei Servizi di Rotta e di Terminale;
- determinazione delle Tariffe Unitarie consuntive per il Servizio Rotta (CUT) e di Terminale (CTT);
- determinazione della quota, da portare a carico dello Stato:
  - dei costi degli aeroporti a basso traffico;
  - dei costi equivalenti allo sviluppo del 1,5% delle uds su base nazionale per gli aeroporti maggiori;
  - dei costi per voli di rotta esenti.

- costruzione di Prospetti di Conto Economico Gestionale per Aeroporto e ACC (Area Control Centre), a loro volta suddivisi tra Servizi di Rotta e Servizi di Terminale, e per Servizio non regolamentato, al fine di monitorarne i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa, la redditività.
- possibilità di disporre di informazioni di supporto alle decisioni aziendali.

### **3 - La partecipazione nel Consorzio Sicta**

#### GENERALITA'

Il Sicta, nato nell'ambito delle attività di ricerca e sviluppo e a sostegno dell'occupazione nel Mezzogiorno, è un Consorzio con sede a Napoli presso la sede Enav dell'Aeroporto di Capodichino costituito il 6 dicembre 1993 con l'obiettivo di colmare, nel campo della ricerca e sperimentazione ATC, un vuoto fortemente sentito dalle due Consorziati: Enav e Selex SI (all'epoca AMS).

#### **Fondo, Quote Consortili ed Organi Statutari**

Il Fondo Consortile pari a 1.032.913,76 di euro è stato versato per:

- Il 60% da Enav S.p.A.
- Il 40% da Selex SI S.p.A.

Gli Organi rappresentativi ed operativi previsti dallo Statuto del Consorzio sono:

- Assemblea dei Consorziati
- Comitato Direttivo composto da cinque membri, tre sono designati da Enav e due da Selex SI.
- Presidente e Vice Presidente
- Direttore.

#### **Personale**

Al 31 dicembre 2006 nel Sicta, oltre al Direttore, operano n. 35 unità di cui:

- n. 30 impiegati dipendenti del Consorzio con contratti definitivi;
- 4 impiegati con contratto a tempo determinato;
- 1 distaccato da Selex SI;

Di questi: 28 sono laureati, 3 sono in possesso di "laurea breve", 4 sono diplomati.

## **Missione**

Attraverso l'implementazione prototipale, la sperimentazione, la simulazione e la validazione di nuove funzionalità CNS/ATM, il Sicta si propone soprattutto di:

- contribuire alla definizione delle scelte tecniche delle consorziate, tenendo conto dell'omogeneizzazione dei sistemi imposta dalla Comunità Europea che sempre più condizionerà il modo di operare nel dominio CNS/ATM (iniziativa Single European Sky),
- partecipare con la comunità tecnico/scientifica italiana ed europea, allo sviluppo di progetti innovativi che studino l'ottimizzazione delle prestazioni dei sistemi ATM e migliorino la sicurezza del trasporto aereo.

## **Principali attività**

Il Sicta svolge attività di ricerca, sviluppo, sperimentazione, simulazione e validazione di innovazioni nel campo del traffico aereo, attraverso la partecipazione a progetti di ricerca nazionali ed europei e svolgendo un importante ruolo in ambito europeo quale laboratorio italiano di ricerca e sperimentazione di sistemi CNS/ATM. Tali attività ricoprono i seguenti ambiti:

- definizione ed analisi di nuovi concetti, scenari avanzati e procedure operative, implementabili con le più recenti tecnologie CNS/ATM e conformi ai piani di implementazione degli Enti nazionali ed internazionali preposti;
- adattamento ed implementazione di metodologie consolidate dagli Enti internazionali preposti per la valutazione della Sicurezza (Safety) di concetti e procedure operative nel sistema ATM;
- validazione pre-operativa a supporto della pianificazione strategica, che realizza la rappresentazione di scenari operativi complessi e la valutazione quantitativa di tali scenari attraverso indicatori di efficienza, impatto ambientale (rumore ed emissioni gassose) e safety;
- specifica configurazione ed integrazione in piattaforme di sperimentazione di funzioni prototipali di ausilio al controllore del traffico aereo, con particolare attenzione alla definizione d'interfacce uomo-macchina;
- progettazione di architetture funzionali e software di sistemi di sperimentazione ATM, orientate alla integrazione di nuove funzionalità da validare;

- esecuzione di sperimentazioni operative in supporto alla validazione di nuovi concetti, procedure e sistemi prototipali.

Durante la sua vita il Consorzio, dal 1995 al 2006, ha acquisito ordini per un valore totale pari a 28.035.000 euro che di seguito viene distinto per tipologia di cliente.

Enti Istituzionali Europei	8.326.000 Euro
Enti Istituzionali Italiani	4.918.000 Euro
ConSORZIATA ENAV	10.051.000 Euro
ConSORZIATA SELEX	4.248.000 Euro
Terzi Nazionali	492.000 Euro

#### DATI RILEVANTI DEL BILANCIO SICTA

Il bilancio 2006 si è chiuso con un avanzo di gestione (utile netto) pari ad € 8.246,85 derivante da un risultato prima delle imposte di € 123.391,85.

Fatti rilevanti che hanno caratterizzato l'esercizio 2006 sono stati:

- a) il pareggio di bilancio, previsto da Statuto per un consorzio senza scopo di lucro, è stato ottenuto attraverso un'attenta calibrazione del costo orario utilizzato nella rendicontazione delle ore verso le consorziate;
- b) un aumento dei ricavi pari al 14,4%, rispetto all'anno 2005 in massima parte dovuta all'aumento delle attività verso Enav;
- c) un aumento dei costi di produzione del 20,8% rispetto all'anno 2005 dovuto a:
  - aumento di due unità lavorative, passate dalle 32 unità del 2005 (26 con contratti a tempo indeterminato e 6 con contratti a tempo determinato) più un distaccato Selex, più il Direttore, a 34 unità del 2006 (30 a tempo indeterminato e 4 a tempo determinato) oltre a Direttore e distaccato Selex;
  - incremento dei costi per materie prime conseguenza del maggior volume di produzione;
  - incremento dei costi per servizi, soprattutto per la voce sub forniture, conseguenza di una strategia tesa a coinvolgere altre realtà con conoscenze specifiche nel dominio dell'Air Traffic Management (es.: Università).

L'incremento di risorse lavorative e la strategia di predisposizione di un network con il coinvolgimento anche di alcune Università è da intendersi come un'azione propedeutica di potenziamento per una maggiore capacità di produzione nello specifico settore della ricerca e sviluppo connesso con la gestione dei servizi del traffico aereo. Tale predisposizione iniziale dovrà consentire la partecipazione di Sicta ad un volume maggiore di attività derivante prevalentemente dai programmi di ricerca e sviluppo che la Commissione europea, tramite il programma SESAR, sta mettendo in campo per la realizzazione di un sistema unico a livello europeo.

- d) Creazione di un fondo rischi di € 50.000 a copertura parziale di eventuali costi non eleggibili relativo ai finanziamenti ottenuti per il progetto Approve. L'ipotesi di rimborso ed il suo ammontare è ancora in fase di definizione poiché non sono stati ancora chiariti i criteri di verifica utilizzati dall'audit nominato dalla Commissione europea.

#### RICALCOLO DEL COSTO DELLE ATTIVITA' PER ENAV

La procedura degli ordini di lavoro di Enav verso Sicta stabilisce che a fine anno, chiuso il bilancio di esercizio, il Sicta deve consuntivare il costo orario effettivo del personale, ricalcolare le attività fatte per Enav (per le quali, durante l'anno, si è utilizzato il costo orario di budget) allo scopo di determinare l'azzeramento dei margini di guadagno.

Anche quest'anno tale procedura, per differenza costo orario, ha generato un rimborso ad Enav, da effettuarsi attraverso l'emissione di note di credito, di € 60.916,70, pari ad una riduzione di circa il 3% del valore delle attività per Enav fatturate nel 2006.

#### FATTI RILEVANTI ACCADUTI DURANTE IL 2006

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

- Consolidamento in ambito nazionale ed europeo delle attività inerenti la modellazione di Architetture di Sistemi CNS/ATM. Di particolare rilevanza è il programma OATA dove il Sicta ha supportato Eurocontrol nella modellazione



dell'architettura logica che sarà alla base della progettazione del futuro sistema di gestione del traffico aereo europeo.

- Rafforzamento delle attività di Safety connessa con la gestione del traffico aereo attraverso l'implementazione di un programma di formazione e l'incremento delle risorse, fino a 6 unità, coinvolte in tale dominio. A dimostrazione del riconoscimento in ambito nazionale ed internazionale dell'expertise raggiunto si segnalano le attività svolte in ambito dei programmi: Link-it, eATMS, Coflight, ASSTAR e validazione della safety aeroportuale. Sono state effettuate con esito positivo tutte le attività relative al programma LINK IT, in particolare si sono svolte presso la sede del Sicta tre settimane di simulazione nelle quali sono stati coinvolti numerosi CTA che hanno partecipato alla validazione, sia degli aspetti ergonomici e funzionali della nuova interfaccia uomo-macchina, sia a tutte le verifiche di safety.
- E' stata creato ed ufficializzato un gruppo tecnico, attualmente consistente di n° 6 unità, dipendenti Sicta, assunti con sede di lavoro presso il Centro di Sperimentazione di Roma con l'obiettivo di favorire la sinergia tra i due centri di sperimentazione che fanno capo ad Enav.
- Sono state attivate, attraverso convenzioni appositamente sottoscritte, collaborazioni con diverse università inserendole così nello sviluppo di attività di ricerca.
- E' stata avviata la definizione di un piano formativo teso a monitorare e pianificare la crescita professionale del personale il cui know-how rappresenta il maggiore asset del Consorzio.

#### ORDINI ACQUISITI NEL 2006

Gli ordini acquisiti durante l'anno ammontano a 4.273.862 euro che equivalgono al lavoro che il Consorzio può sviluppare in circa 16 mesi, così ripartiti:

- Enav € 2.419.379
- Selex € 149.694
- Commissione europea € 1.041.550
- Eurocontrol € 633.239
- Società di gest. aerop. € 30.000

Ovviamente, trattasi di lavori da svolgere su più anni a partire dall'inizio 2006, ma è da sottolineare il peso, sempre più consistente, delle attività da svolgere per il mercato Europeo.

**CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

Il processo di riorganizzazione di Enav finalizzato alla creazione di una struttura il più possibile conforme, sia pure con le sue specificità, ai modelli consolidati delle moderne società per azioni operanti nel terziario avanzato, è proseguito anche nell'anno 2006 aprendo una fase evolutiva qualitativamente diversa ma sempre orientata al raggiungimento della massima efficienza operativa e gestionale. Se, infatti, la prima fase dell'evoluzione organizzativa era indirizzata al potenziamento dei processi di governo e controllo operativo mediante una maggiore specializzazione delle posizioni di alto management sui servizi di navigazione aerea; al rinnovamento tecnologico degli impianti; alla riorganizzazione di alcuni processi centrali, come quelli relativi alla pianificazione strategica, alle relazioni esterne ed istituzionali, alla security, al coordinamento dell'esercizio tecnico, della manutenzione e della logistica, la seconda fase concentra i propri sforzi sul miglioramento della qualità della missione societaria attraverso: a) il mantenimento di consistenti risorse finanziarie destinate ad investimenti tecnologici al fine di garantire un sempre più elevato standard di sicurezza; b) il rilancio dell'intero macro-processo della formazione del personale operativo mediante la completa riorganizzazione e potenziamento della funzione competente posta alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato; c) la più profonda attenzione ai costi e all'efficienza gestionale sorretta da un'adeguata attività di controllo (interno e di gestione) e dal ricorso al sistema di contabilità analitica.

Nel corso del 2006 è stato sviluppato e successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione il Piano Industriale Enav per il triennio 2006 - 2008.

Il Piano è stato sviluppato come "naturale" evoluzione del Piano 2005 - 2006, con lo scopo di mantenere coerenza e continuità con il modello precedentemente definito.

Il naturale "divenire" dell'Azienda che implica una continua modifica sia delle condizioni interne, (come ad esempio l'internalizzazione del processo di conduzione e manutenzione tecnica tramite l'acquisizione del ramo d'azienda Vitrociset), nonché di quelle esterne, (come ad esempio le previsioni di incremento dei flussi di traffico aereo sul territorio nazionale), ha quindi richiesto un aggiornamento degli indirizzi di governo contenuti nel Piano Industriale 2005-2007.

Il Piano Industriale 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.

Con il Piano, Enav traduce il suo obiettivo di massimizzare la "Creazione di Valore Pubblico" in obiettivi gestionali, linee attuative e azioni, declinandoli secondo quattro aree di riferimento: Economicità, Capacità Produttiva, Obiettivi Istituzionali e Qualità del Servizio.

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

Il processo di internalizzazione del servizio di conduzione e manutenzione degli impianti del sistema di controllo del traffico aereo – che al 31 dicembre 2006 aveva visto l'epilogo del passaggio proprietario del relativo ramo di azienda di Vitrociset Spa attraverso l'acquisizione da parte di Enav del 100% delle quote della NewCo Vitrociset Sistemi Srl, nella quale erano stati fatti confluire gli assets oggetto della lunga trattativa – ha proseguito e concluso nel corso del primo semestre 2007 il perfezionamento dell'assetto giuridico della nuova società a totale controllo di Enav di cui è stata mutata la denominazione in Techno Sky Srl. Per consolidare la configurazione giuridica di Techno Sky quale società *in house* era necessario definire l'articolazione del rapporto con la controllante Enav Spa alla luce della normativa europea e nazionale e della univoca giurisprudenza. Sono state così apportate – in linea anche con gli indirizzi suggeriti dall'Azionista pubblico – le necessarie e opportune modifiche statutarie a Techno Sky, definita la sua governance con la delimitazione delle deleghe dei poteri e sottoscritto il contratto di servizio fra le due società "per la gestione tecnica e la manutenzione dei sistemi e degli impianti per i servizi della navigazione aerea" integrato da uno specifico capitolato tecnico.

La portata storica di tale processo di internalizzazione – che ha posto fine a decenni di inerzia decisionale più volte sottolineata dalla Corte – si sta già traducendo in incremento dell'efficienza operativa ed in consistente riduzione di costi (le risultanze dei primi mesi del 2007 sono già evidenti in tali direzioni), ma è

indubbio che l'integrazione funzionale con Techno Sky consentirà ad Enav di presentarsi anche nel mercato europeo con un'offerta, sull'attività *core business*, più ampia e completa.

Nelle precedenti Relazioni la Corte ha sottolineato come l'elevato livello di concertazione fra i vertici aziendali e le rappresentanze sindacali, unita ad una profonda sensibilità al tema della sicurezza e della finalità primaria di assicurare il servizio pubblico del controllo della navigazione aerea e della conseguente soddisfazione dell'utente, avesse limitato a solo poche ore (cosa mai verificatasi nel passato) l'interruzione del servizio stesso. A conferma del recuperato clima di serenità nei rapporti sindacali, le OO.SS. firmatarie dell'accordo (12 su 13 esistenti in Azienda, ad eccezione di una) hanno concesso un ulteriore periodo di moratoria degli scioperi fino al 31 gennaio 2008; contestualmente, si è convenuto di avviare ad ottobre 2007 e in anticipo rispetto all'attuale scadenza del 31 dicembre 2007, la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

Ma la consapevolezza della titolarità di una funzione di così rilevante valore sociale ed economico dovrebbe escludere il ricorso all'esercizio di una forza contrattuale che potrebbe produrre la frattura della consolidata "pace sindacale" per pure rivendicazioni economiche che, non solo non avrebbero alcuna giustificazione - alla luce dei livelli retributivi già raggiunti, in particolare, dal personale addetto al controllo del traffico aereo se, oltretutto, rapportati a quelli dei colleghi europei - ma dimostrerebbe la perdita di senso di responsabilità in un momento di grande difficoltà per tutto il personale del settore della navigazione aerea.

Nel 2006 è proseguita la politica aziendale finalizzata al coinvolgimento del personale nel processo di sviluppo dell'Azienda, al miglioramento delle relazioni industriali, alla continuazione di un impegnativo programma di formazione, grazie anche alla piena operatività del nuovo Centro di Forlì ed alla progressiva immissione di nuova forza lavoro nel settore operativo.

La consistenza del personale al 31 dicembre 2006 è stata pari a 3.272 unità, con una riduzione di sette risorse rispetto all'anno precedente; anche la consistenza media si è ridotta attestandosi a 3.286 unità, con una diminuzione di undici risorse.

Il costo del personale, alla stessa data, ammonta a 329,5 milioni di euro con una crescita, rispetto al 2005, del 4,6%; crescita dovuta principalmente alle

maggiori retribuzioni fisse connesse agli automatismi per avanzamenti di parametro contrattuale, all'innalzamento dei livelli di abilitazione professionale e al riconoscimento dell'inflazione programmata. C'è da rilevare, peraltro, che l'incremento percentuale dei costi del personale è il più basso degli ultimi quattro anni e che, nello stesso periodo, l'incremento annuale è sceso dal 5,26% del 2003 all'1,42% del 2006.

Il "Modello di organizzazione, gestione e controllo Enav", introdotto in attuazione del d.lgs n. 231 del 2001, costituisce uno strumento di verifica e di garanzia comportamentale che nel corso del 2006 è stato diffuso a tutti i livelli aziendali e sul quale è stato effettuato, con modalità e-learning, un corso di formazione che ha interessato i dirigenti della Società, i quadri responsabili di Funzioni aziendali e tutti i dipendenti Enav che operano nell'ambito delle aree ritenute sensibili alla commissione dei reati previsti dal decreto. Sempre nell'anno di riferimento, è stata svolta un'attività finalizzata alla realizzazione di un sistema di monitoraggio e riportistica attraverso l'individuazione di flussi di comunicazione da e verso l'Organismo di Vigilanza la cui composizione, in linea con l'orientamento giurisprudenziale e la prassi societaria predominanti, è stata trasformata da monocratica in collegiale.

Il rapporto Stato-Enav ha continuato nella linea di piena condivisione di intenti e di scelte imprenditoriali, ma in assenza di formalizzazione dei contratti di servizio e di programma (relativi al triennio 2004 - 2006).

Come già rilevato nelle precedenti Relazioni, il ritardo della sottoscrizione dei contratti, imputabile alle competenti autorità ministeriali, pur non influenzando sull'operatività gestionale della Società - la cui azione è stata comunque improntata alle direttive dell'Azionista pubblico - finisce per incidere profondamente sulla concreta percezione degli importi dovuti dallo Stato ad Enav. Importi, peraltro, che in vigenza della normativa sui "requisiti di sistema" sono cresciuti in modo rilevante (ed in presenza degli incrementi di traffico cresceranno ancora), privando la Società di margini sempre più ampi (ed indispensabili) di liquidità corrente e rendendo, pertanto, necessitato il ricorso a finanziamenti esterni. Importi, infine, che per effetto dei tagli disposti per il 2006 dalla legge n. 266/2005, subito dopo la definizione dei contratti stessi lo Stato corrisponderà neanche *in toto* risultando "a legislazione vigente" disponibili soltanto una parte dei crediti della Società.

Nello spirito di necessaria collaborazione istituzionale e nel rispetto dei reciproci obblighi programmatici, l'accordo negoziale (contratto di programma e/o di servizio) fra Enav e lo Stato (tramite i Ministeri di riferimento) dovrebbe ispirarsi a finalità, e prevedere concrete azioni, di sostegno della missione cui la Società è deputata e non allo scopo preponderante di inserire clausole limitative dell'attività gestionale nella prospettiva di un immotivato mero contenimento dei costi.

Per quanto riguarda i rapporti finanziari fra lo Stato e la Società, ed in particolare le tariffe di terminale, la Corte ha già avuto modo di sottolineare come l'entità degli oneri posti a carico del bilancio dello Stato invece che degli utilizzatori di tali servizi (ulteriormente ampliata a decorrere dall'1/1/2006 per effetto dell'entrata in vigore della l.n. 248/05, c.d. legge sui "requisiti di sistema") richieda una complessiva riconsiderazione da parte dello Stato delle modalità di determinazione di dette tariffe secondo schemi più orientati alle regole di mercato, in parte adombrati dalla stessa l.n. 248/05.

Mentre sulla base della previgente normativa circa il 50% dei costi di erogazione del servizio di assistenza al traffico aereo, nelle fasi di decollo e di atterraggio, veniva sopportato dallo Stato che ripianava i mancati introiti dell'Enav, con le modifiche introdotte (a decorrere dal 1° gennaio 2006) dall'art.11 - *sexies* e *septies* della predetta legge è aumentata, sostanzialmente, l'incidenza degli oneri sopportati dalla collettività che risulta, ora, di circa il 73% (120 milioni di euro su base annua, rispetto agli 80 milioni di euro del 2005).

Sono proseguiti nel 2006 il potenziamento e l'innovazione tecnologica degli impianti di assistenza al volo a supporto del servizio di navigazione aerea, con un notevole impegno economico, in termini di investimenti, finalizzato a posizionare l'Azienda a livelli di eccellenza nel contesto europeo. Gli investimenti tecnologici ed infrastrutturali, relativi agli obiettivi primari di Enav, sono stati attivati per incrementare la continuità operativa e l'efficienza del servizio, il rafforzamento della sicurezza in volo e degli impianti, gli avvicinamenti e gli atterraggi, la qualità degli ambienti operativi.

Il Piano Investimenti del triennio 2006-2008, che prevedeva per l'anno 2006 l'attivazione di programmi di investimenti aziendali per un importo pari a circa 311 milioni di euro, è stato quasi completamente contrattualizzato già alla fine dell'esercizio a dimostrazione dell'efficienza dell'azione decisionale e di quella attuativa. L'attenzione costante che la Società pone agli investimenti per fornire al

controllo della navigazione aerea apparecchiature che siano prodotte dalla più avanzata tecnologia costituisce solida garanzia di sicurezza per i vettori e gli utenti. Peraltro, sulla capacità di copertura degli investimenti futuri (il CdA del 30 maggio 2007 ha approvato il Piano Investimenti 2007-2009) attraverso l'autofinanziamento pesa l'insufficiente disponibilità di liquidità con la quale Enav aveva finora fatto fronte e di cui si dirà analizzando i risultati di bilancio dell'esercizio.

Per quanto riguarda le risultanze di bilancio, i dati consuntivi dell'esercizio evidenziano il raggiungimento dell'obiettivo del miglioramento dell'efficienza produttiva dell'Azienda del 5% per il 2006 (nel rispetto della legge sui "requisiti di sistema").

Il valore della produzione al 31 dicembre 2006 mostra un incremento di 2,2 milioni di euro. Tale risultato scaturisce, peraltro, dalla combinazione di componenti positivi "straordinari" quali: a) l'utilizzo del Fondo stabilizzazione delle tariffe per 25,9 milioni di euro, finalizzato al miglioramento della competitività attraverso il contenimento delle tariffe applicate al traffico commerciale; b) la destinazione di 30 milioni di euro a valere sul Fondo costituito presso il Ministero dei trasporti con i proventi dell'addizionale dei diritti di imbarco finalizzati ad interventi a favore della sicurezza degli impianti e della sicurezza operativa.

La politica governativa di imporre, attraverso misure di legge, effetto di contenimento delle tariffe - politica perseguita al fine prevalente di non gravare di maggiori spese la Compagnia di bandiera - ha finito per favorire i vettori stranieri a danno del bilancio non solo di Enav ma anche di quello statale sul quale gravano - come già sottolineato - gli effetti negativi dell'entrata in vigore della l.n.248/2005 che pone a carico dell'Erario maggiori oneri contributivi.

La Corte ha già avuto modo di sottolineare nella precedente Relazione come la pur lodevole politica di contenimento delle tariffe (già posta, comunque, in essere dal management di Enav grazie alle iniziative di efficientamento gestionali realizzate) dovrebbe essere il risultato dell'efficacia ed efficienza dell'azione gestionale del management stesso che si confronti competitivamente sul mercato e non anche di una politica governativa che, proprio dal mercato, riceve le risposte più negative, appesantendo attraverso il bilancio dello Stato quello dell'intera collettività. L'efficienza e l'efficacia dell'azione del management non dovrebbe inoltre essere imposta diriggisticamente stabilendo aprioristicamente tetti di spesa o insuperabili valori di costi, ma andrebbe valutata alla stregua di obiettivi indicatori applicati tenendo conto della specificità del settore in cui opera Enav.

I costi della produzione presentano complessivamente un decremento pari a 24,9 milioni di euro. Al costo del personale, passato da 324,9 a 329,5 milioni di euro (per i motivi già indicati in precedenza), si contrappongono il decremento dei costi esterni per 8,9 milioni di euro e la riduzione del peso degli ammortamenti e svalutazioni per 20,5 milioni di euro, quale principale conseguenza di una più aderente valutazione del periodo di vita utile dei principali cespiti che ha determinato un prolungamento della relativa durata tecnica.

Nello stato patrimoniale, che vede crescere di 191,4 milioni di euro le attività immobilizzate, spiccano la diminuzione del capitale d'esercizio per ben 167,5 milioni di euro e una posizione finanziaria netta che quasi si dimezza (da 29,7 a 15,7 milioni di euro). Tale risultato deriva essenzialmente dalla mancanza di una liquidità sufficiente a coprire il costo di investimenti straordinari, quali quello dell'acquisto del ramo di azienda di Vitrociset SpA (che ha indotto il management a disinvestimenti finanziari), scaturita dal permanere di una posizione creditoria di rilevante entità nei confronti dello Stato (circa 90 milioni di euro), che ha costretto la Società a ricorrere a istituti di credito per un pari valore complessivo al fine di sostenere gli investimenti "ordinari" annuali previsti dal programmato Piano triennale.

Fermi restando i risultati sostanzialmente positivi dell'esercizio finanziario 2006, non si possono però non nutrire preoccupazioni per i futuri esiti di un bilancio reso meno flessibile dal blocco delle tariffe e non sostenuto dalla regolarità con la quale l'Amministrazione statale dovrebbe corrispondere i contributi degli "oneri sociali" (cioè i costi operativi non coperti dal prezzo pieno delle tariffe di rotta e di terminale) e gli altri oneri posti dalla legge a suo carico.

Il controllo interno, che fin dalla sua istituzione ha svolto un ruolo essenziale oltre che nell'individuazione di irregolarità funzionali anche nella proposizione dell'adozione di procedure contabili e gestionali di più sicuro affidamento, sta aggiungendo a quella di *assurance* e di verifica la funzione consulenziale, nell'ottica di fornire un concreto valore aggiunto e migliorare i processi dell'organizzazione in materia di governance e controllo.

E' necessario, peraltro, che le criticità nelle procedure interne emerse dagli esiti degli interventi programmati di *audit* siano prontamente rimosse dalle strutture interessate in modo da non ingenerare effetti negativi sull'attività aziendale.



Nel corso dell'esercizio sono state aggiornate e divenute operative numerose procedure che impattano sul controllo di gestione, quale quella della gestione amministrativa delle commesse, delle variazioni al budget economico e al piano degli investimenti. Parallelamente allo sviluppo delle procedure è proseguito l'affinamento del Sistema Informativo Gestionale, strumento necessario per consentire una più puntuale attività di controllo della gestione.

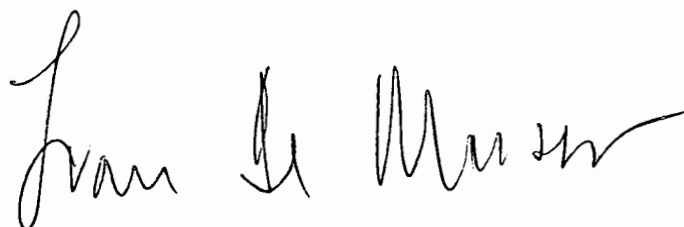
Anche il sistema di contabilità analitica ha subito dei correttivi migliorativi per tener conto della dinamica dei processi aziendali, in continua evoluzione, e di nuovi bisogni informativi. Tali miglioramenti consentono ora una completa rilevazione degli andamenti economici (costi/ricavi) per Centro di Responsabilità e per commesse di vendita e la loro successiva allocazione ai Servizi erogati, siano essi quelli regolamentati, afferenti cioè all'attività istituzionale di assistenza al volo in Rotta e di Terminale, che quelli non regolamentati relativi ad attività rilevanti non riferibili a quella istituzionale. In particolare, si è proceduto alla costruzione di Prospetti di Conto Economico Gestionale per Aeroporto e ACC (Area Control Center), a loro volta suddivisi tra Servizi di Rotta e Servizi di Terminale, e per Servizio non regolamentato, al fine di monitorare i costi diretti e indiretti, l'efficienza operativa, la redditività.

Negli ultimi anni, le attività internazionali di Enav hanno subito una grande accelerazione in virtù di una strategia che intende restituire all'Italia un ruolo adeguato nel concerto europeo e mondiale dei *providers* del controllo del traffico aereo. In tale prospettiva, si sente forte l'esigenza di partecipare a consessi e iniziative di ricerca e sviluppo internazionali ed è in questa ottica che si inquadra la decisione di dare un nuovo assetto organizzativo alla sede Enav di Bruxelles. I positivi risultati di questa rinnovata strategia sono testimoniati dalla nomina del dirigente responsabile dell'Area Operativa della Società a Presidente dell'Operations Coordination Group (OCG), organo consultivo della direzione generale dell'Agenzia di Bruxelles composto dai responsabili operativi dei fornitori di servizi ATM europei nonché dai rappresentanti delle aeronautiche militari nazionali e delle principali organizzazioni del settore. Di assoluta soddisfazione ed emblematico di un radicale cambiamento nell'apprezzamento del valore internazionale dell'Azienda è l'accordo sottoscritto da Enav e dal suo omologo britannico Nats che li impegna alla cooperazione nei settori della comunicazione navigazione e sorveglianza, nella ricerca e sviluppo nonché dell'addestramento e della validazione operativa.

Anche nell'anno 2006 Enav ha confermato, dunque, di aver raggiunto una stabile ed efficiente organizzazione interna, un'operatività gestionale – concordata negli aspetti programmatici con l'Azionista di riferimento e il Ministero vigilante – efficace e affidabile, un più apprezzato ruolo in ambito internazionale.

A fronte di questi risultati positivi, va segnalata la criticità derivante dai ritardi nell'erogazione degli importi dovuti dallo Stato alla Società a rifusione di quanto non corrisposto alla stessa dai vettori aerei per i servizi resi, nonché a copertura dell'applicazione di "tariffe sociali". Tali ritardi potrebbero portare ad una necessitata riduzione degli investimenti ed al conseguente inopportuno rallentamento nell'introduzione delle tecnologie più avanzate nel sistema integrato di assistenza alla navigazione aerea.

Nella prospettiva di una crescita continua del traffico aereo, e quindi con la necessità di sviluppare un sempre più elevato livello di sicurezza nei sistemi di controllo attraverso mirati piani di investimenti, Enav è un'Azienda per la quale risulta essenziale salvaguardare la capacità competitiva mediante adeguate azioni di sostegno se non si vuole assistere all'affievolimento dei risultati finora conseguiti.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gian Luigi Marini". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

## ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AFIS	Aerodome Flight Information Service
AIP	Aeronautical Information Publication – Pubblicazione informazioni aeronautiche
AIRPROX	parola codice usata per designare una Aircraft Proximity – Uno degli inconvenienti di diversa gravità per il potenziale rischio di collisione
AIS	Aeronautical Information Service – Servizio di informazioni aeronautiche
AISAS	AIS Automated System
AMI	Aeronautica Militare Italiana
AMS	Alenia Marconi System
ANSP	Aeronautical National Service Providers
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
AOIS	Automated Operational Information System
APATSI	Airport ATS Interface – Programma europeo per l'aumento della capacità di traffico negli aeroporti
APP	Approach Control Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o Ufficio di controllo di avvicinamento
ARO-MET	ATS Reporting Office – Meteorology – Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo e meteorologia
ATC	Air Traffic Control – Controllo del traffico aereo
ATFM	Air Traffic flow Management – Gestione dei flussi di traffico aereo - Funzione centralizzata da EUROCONTROL a Bruxelles

---

ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service – Servizi del traffico aereo; comprendono ATC, FIS, AIS, ALS, etc.
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
BCA	Benefit Cost Analysis – Analisi costo/benefici
CE	Commissione Europea
CFMU	Central Flow Management Unit – Unità centralizzata per la gestione dei flussi di traffico
CIP	Convergence and Implementation Programme – Programma di convergenza ed implementazione
CNS	Comunicazioni Navigazione Sorveglianza
COTS	Commercial Off The Shelf
CTR	Control zone – Zona di controllo di avvicinamento
CTT	Coefficiente di Tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale
CUT	Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta
CWP	Controller Working Position
DL-DATALINK	Collegamento dati
DME	Distance Measuring Equipment – Apparato misuratore di distanza
EATCHIP	European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme – Programma europeo di armonizzazione ed integrazione dei sistemi di assistenza al volo
EATMS	European ATM System – Sistema europeo per l'ATM
ECAC	European Civil Aviation Conference – Conferenza europea dell'aviazione civile

---

EATMN	European Air Traffic Management Network
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	ENAV S.p.A. - Società italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea
ESA	European Space Agency
EUROCONTROL	Organizzazione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
FBS	Fall Back System
FDP	Flight Data Processing
FIR	Flight Information Region - Regione informazioni volo
FL	Flight Level
FIS	Flight Information Service - Servizi di informazione di volo
FSS	Flight Service Station - Stazione del servizio informazioni di volo
GATE TO GATE	da cancello di partenza a cancello di arrivo
GNSS	Global Navigation Satellite System - Sistema globale di navigazione satellitare
IANS	Institute Air Navigation Services
ICAO	International Civil Aviation Organization - Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IEEE	Institute Electrical Electronics Engineers
IFR	Instrument Flight Rules - Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System - Sistema di atterraggio strumentale
IPR	Intellectual Property Rights

---

MATSE	Ministries of Trasport on ATS in Europe – Conferenza
MCC	Master Control Centre
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
MRT	Multi Radar Tracking
NDB	Non drirectional radio beacon
OLDI	On Line Data Interchange
PSA	Prova Simulazione e Addestramento
RADAR	Radio Detecting And Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimuth rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	Sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RDP	Radar Data Processing
RF	Radiofrequenze
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – Navigazione d’area
STN	Sistema di Telegestione Nazionale
SW	Software
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d’aeroporto
UdS	Unità di Servizio

UE	Unione Europea
UIR	Upper Information Region
VHF	Very high frequency
VOR	VHF Omnidirectional radio Range - Radiosentiero omnidirezionale in VHF
VPN	Virtual Private Network

PAGINA BIANCA



ENAV S.p.A.

---

# BILANCIO D'ESERCIZIO 2006

PAGINA BIANCA

## RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

## 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
- ♦ Acquisizione ramo d'azienda Vitrociset
- ♦ 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 2006

- ♦ Stato Patrimoniale
- ♦ 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

PAGINA BIANCA

## ORGANI SOCIALI E DI CONTROLLO

PAGINA BIANCA



**Consiglio di Amministrazione**

Nome	Carica
Bruno Nieddu	<i>Presidente</i>
Guido Pugliesi	<i>Amministratore delegato</i>
Riccardo Gabellini	<i>Consigliere</i>
Carlo Griselli	<i>Consigliere</i>
Fabrizio Franco Testa	<i>Consigliere</i>
Giuseppe Vallone	<i>Consigliere</i>
Luciano Vannozzi	<i>Consigliere</i>

**Direttore Generale**

Nadio Di Rienzo

**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 &amp; Young S.p.A.

PAGINA BIANCA

## RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

**Premessa**

L'Assemblea ordinaria del 29 marzo 2006 ha provveduto all'approvazione del bilancio 2005, e alla nomina del Consiglio d'Amministrazione per il triennio 2006-2008.

Due componenti del Consiglio sono stati recentemente nominati in sostituzione di un membro dimessosi per sopraggiunta nomina a Ministro della Repubblica e di un altro tragicamente scomparso nel novembre 2006.

Nel maggio 2006 è stato nominato il nuovo Direttore Generale; la Società ha provveduto alla rivisitazione e alle attribuzioni di nuovi poteri e deleghe ed ha definito le strategie aziendali con l'approvazione nel giugno 2006 del Piano Industriale 2006-2008, proseguendo nelle azioni già avviate sin dal 2003 ed in una linea di logica evoluzione del Piano 2005-2007.

Le sfide che si devono affrontare, in un'ottica di continuità aziendale e condivisione di obiettivi con il precedente mandato, sono quelle di una azienda istituzionale che svolge un ruolo pubblico a supporto della comunità del trasporto aereo alla quale deve garantire, nell'ambito delle proprie attività nei servizi "Air Traffic Management", il costante mantenimento dei livelli di sicurezza, nonché l'ottimizzazione degli obiettivi di qualità ed economicità, in un contesto di innovazione tecnologica e cooperazione europea.

Il bilancio dell'esercizio 2006 si caratterizza in particolare per i programmi conclusi nell'anno, che, se pur avviati anche in parte nei periodi precedenti, assumono una rilevanza strategica per lo sviluppo del settore ATC.

I principali risultati conseguiti nell'esercizio 2006, riguardano:

*Il raggiungimento degli obiettivi di efficienza*

I dati dell'esercizio, caratterizzati dal recupero di produttività del 5% per l'esercizio 2006, così come previsto dal D.L. 30 settembre 2005 n. 203, convertito con modificazioni nella legge del 02 dicembre 2005 n. 248, evidenziano la grande attenzione posta alla politica di gestione e di

recupero dei costi, che ha permesso il raggiungimento dell'obiettivo del miglioramento dell'efficienza produttiva dell'Azienda in un contesto di equilibrio economico.

#### *Il miglioramento del servizio in termini di sicurezza e di qualità*

Gli indicatori dimostrano un miglioramento delle *performance* della sicurezza, che, per quanto riguarda la componente degli eventi molto significativi, ovvero quegli inconvenienti in cui si verifica una inosservanza dei parametri di sicurezza, passa da 5 eventi nel 2005 a 4 eventi nel 2006.

Sotto il profilo della qualità, nonostante l'incremento del numero dei movimenti, si evidenzia la riduzione dei ritardi a 0,28 minuti per volo assistito rispetto a 0,32 minuti del 2005 (con un miglioramento del 12,5%).

#### *Il contenimento delle tariffe*

Con la stabilizzazione delle tariffe, il Consiglio d'Amministrazione e l'Assemblea degli Azionisti, hanno inteso dare un tangibile contributo al settore del trasporto aereo, attenuando gli oneri a carico dei vettori in una fase in cui la ripresa del traffico, se pur lenta, risente ancora degli effetti di destabilizzazione e di assestamento dei mercati di riferimento e dei relativi spazi aerei.

Le tariffe unitarie applicate da Enav evidenziano, negli ultimi anni, una tendenza in diminuzione passando da 67,99 euro nel 2003 a 67,50 nel 2006 per la tariffa di rotta e da 3,14 nel 2003 a 2,23 nel 2006 per la tariffa di terminale, assorbendo inoltre l'incremento dell'inflazione del periodo di riferimento.

Recentemente anche la IATA 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."

#### *L'acquisizione del presidio diretto delle attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo*

Nel corso dell'esercizio è stata perfezionata l'acquisizione del ramo d'azienda Vitrociset, che rappresenta uno dei punti focali del processo di evoluzione organizzativa, tendente alla

concentrazione delle strutture sulle attività principali di Enav ed alla razionalizzazione dei processi di gestione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per la fornitura dei servizi della navigazione aerea.

Con la stipula del 31 dicembre 2006 del contratto definitivo di acquisizione di Vitrociset Sistemi S.r.l, è stato così suggellato il grande impegno profuso negli ultimi anni dal Consiglio di Amministrazione di ENAV in esecuzione delle univoche direttive parlamentari e dei Ministeri, Azionista e Vigilante. La società ha infatti centrato l'importante obiettivo strategico del presidio diretto di queste attività, al fine di poter assicurare il più adeguato, costante e diretto monitoraggio delle performance dei sistemi e degli impianti, con garanzie di massima sicurezza dei servizi resi.

#### *Il piano degli investimenti 2006-2008*

L'attuazione del piano degli investimenti, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 28 giugno 2006, rientra tra le priorità dell'operato del nuovo Consiglio, nel rispetto degli obiettivi strategici previsti nel Piano Industriale 2006-2008, che riguardano principalmente il potenziamento, la sicurezza e l'innovazione tecnologica degli impianti di assistenza al volo, a supporto del servizio di navigazione aerea e della relativa sicurezza.

In particolare, nel corso dell'esercizio 2006, sono stati realizzati programmi di investimenti per un importo totale di 262 milioni di Euro e sono stati completati e resi operativi molti importanti interventi infrastrutturali su alcuni dei principali aeroporti e sui centri di controllo d'area nazionale.

#### *Relazioni con le Organizzazioni Sindacali e investimenti sulle risorse umane.*

In linea con le numerose trattative avviate nell'ultimo trimestre dell'anno 2005, l'inizio del 2006 è stato caratterizzato da un proficuo e intenso clima di collaborazione tra Azienda e OO.SS., sancito con la sottoscrizione dell'accordo del 22 febbraio, nel quale è stato individuato come obiettivo comune la definizione di rilevanti materie contrattuali, quali il rinnovo del biennio economico, il premio di risultato, basato non più sulla mera variazione dei volumi di traffico bensì sul reale apprezzamento del fatturato aziendale (UDS), l'orario di

lavoro, la determinazione degli organici, il nuovo ordinamento professionale e il nuovo modello di relazioni industriali.

Nel corso dell'anno, parte delle tematiche trattate (rinnovo del biennio economico, orario di lavoro, calcolo degli organici, misure eccezionali per la gestione del periodo estivo degli ACC, distribuzione del premio di risultato 2005), sono state definite e stabilite con l'accordo del 20 luglio che ha ribadito, al tempo stesso, da un lato il buon andamento delle relazioni sindacali, registrato nel primo semestre, e dall'altro la condivisa volontà di raggiungere tutti gli obiettivi prefissati ad inizio anno ancora in via di definizione (ordinamento professionale, mobilità geografica, nuovo modello di relazioni industriali), con il comune intento di potenziare ulteriormente le strutture operative del servizio di assistenza del traffico aereo.

L'andamento delle azioni di natura sindacale ha beneficiato, pertanto, dei periodi di moratoria delle agitazioni sindacali inseriti negli accordi sopra citati e concessi dalle OO.SS. fino a tutto il 30 novembre 2006 per agevolare il percorso di lavoro individuato.

Conseguentemente il 2006 si è contraddistinto, rispetto agli anni precedenti, per aver registrato, in assoluto, il valore più basso di sempre in riferimento alle azioni sindacali di sciopero proclamate ed effettivamente svolte.

Sempre nell'intento di mantenere alti i livelli di sicurezza, sono stati compiuti importanti investimenti nella formazione. In particolare l'Academy di Forlì per l'addestramento degli addetti al controllo del traffico aereo, oggi dotata di nuove strutture, si pone come un centro di eccellenza aeronautica di valenza internazionale dove vengono realizzate attività di studio e sperimentazione, finalizzate ad erogare un servizio di formazione professionale di altissimo livello, rispondente agli standard didattici ed alle normative tecniche settoriali, nazionali ed internazionali. L'Academy interagisce con le migliori strutture universitarie presenti sul territorio, tra cui la Facoltà di ingegneria meccanica e aerospaziale e le Facoltà linguistiche.

### *Il giudizio della Corte dei Conti*

Di particolare rilievo è il giudizio positivo espresso dalla Sezione di Controllo Enti della Corte dei conti, nella sua relazione al Parlamento del 25 ottobre 2006 sui risultati del controllo esercitato sulla gestione della Società nell'esercizio 2005.

La Corte ha sottolineato, tra l'altro, come il bilancio precedente abbia mostrato un andamento gestionale equilibrato e consolidato e come positivi siano stati i risultati dell'attenzione posta



dalla Società al nuovo modello di relazioni sindacali, all'attività di formazione ed alla cura del piano d'investimenti, che rimane il principale obiettivo di supporto al raggiungimento del fine sociale della sicurezza della navigazione aerea.

La Corte ha in definitiva riconosciuto alla Società di aver consolidato dopo tre anni “ *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 del controllo del traffico aereo, un efficientamento gestionale capace di contenere i costi e la misura delle tariffe, un controllo interno organizzato ed efficace*”.

**Andamento del mercato***Area Eurocontrol*

L'anno 2006 conferma, rispetto al 2005, in ambito Eurocontrol, la crescita della domanda di traffico di rotta (\*), anche se in percentuale più contenuta (+ 4,5%) rispetto a quella dell'anno precedente (+6,0%).

L'incremento del traffico di rotta per l'Italia (+2,8%) espresso in unità di servizio (\*\*), risulta ancora inferiore a quello registrato dai maggiori providers europei quali Germania (+5,4%), Francia (+3,0%), Gran Bretagna (+3,8%) e Spagna (+5,1%).

Va inoltre evidenziato che, seppur in presenza di un contenuto aumento, il risultato riscontrato è inferiore al dato emerso a consuntivo in area Eurocontrol, che si attesta al 4,5%.

Traffico Totale di rotta (unità di servizio)	2006	2005	Variazioni	
				%
Germania	11.712.378	11.108.716	603.662	5,4%
Francia	16.756.129	16.270.405	485.724	3,0%
Gran Bretagna	10.425.611	10.047.006	378.605	3,8%
Italia (***)	8.048.679	7.832.754	215.925	2,8%
Spagna	8.517.801	8.100.680	417.121	5,1%
<b>EUROCONTROL</b>	<b>104.463.258</b>	<b>99.933.531</b>	<b>4.529.727</b>	<b>4,5%</b>

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

(\*\*) Per "unità di servizio" si intende l'unità di misura utilizzata in ambito Eurocontrol al fine della determinazione del valore del servizio reso, ottenuta dalla combinazione di due elementi: il peso dell'aeromobile al decollo e la distanza di percorrenza.

(\*\*\*) escluso il traffico "esente non comunicato ad Eurocontrol".

*Andamento del traffico in Italia**Traffico di rotta*

Il traffico di rotta in Italia, al fine della determinazione del valore del servizio reso, espresso in UDS, ha registrato nel 2006 un incremento pari al 2,6% (incluso il traffico “esente non comunicato ad Eurocontrol”) che risulta maggiore rispetto alle previsioni (1%).

Traffico in rotta (numero di voli)	2006	2005	Variazioni	
				%
Nazionale	402.945	375.888	27.057	7,2%
Internazionale	1.265.746	1.207.212	58.534	4,8%
<b>Totale pagante</b>	<b>1.668.691</b>	<b>1.583.100</b>	<b>85.591</b>	<b>5,4%</b>
Militare	59.357	68.311	-8.954	-13,1%
Altro esente	40.896	37.234	3.662	9,8%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	184.827	181.405	3.422	1,9%
<b>Totale esente</b>	<b>285.080</b>	<b>286.950</b>	<b>-1.870</b>	<b>-0,7%</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>1.953.771</b>	<b>1.870.050</b>	<b>83.721</b>	<b>4,5%</b>

Traffico in rotta (unità di servizio)	2006	2005	Variazioni	
				%
Nazionale	1.763.518	1.665.116	98.402	5,9%
Internazionale	6.046.033	5.913.089	132.944	2,2%
<b>Totale pagante</b>	<b>7.809.551</b>	<b>7.578.206</b>	<b>231.345</b>	<b>3,1%</b>
Militare	216.819	229.367	-12.548	-5,5%
Altro esente	22.310	25.181	-2.871	-11,4%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	48.755	57.456	-8.701	-15,1%
<b>Totale esente</b>	<b>287.884</b>	<b>312.005</b>	<b>-24.121</b>	<b>-7,7%</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>8.097.435</b>	<b>7.890.211</b>	<b>207.224</b>	<b>2,6%</b>

L'analisi generale evidenzia che:

- 1) il traffico internazionale registra un incremento di circa il 4,8 % in termini di numero di voli, ma solo del 2,2 % in termini di unità di servizio. In particolare, se disaggregato per la componente relativa al traffico di sorvolo con e senza scalo in Italia, tendenzialmente evidenzia:
  - un movimento commerciale con scalo da e per l'Italia in aumento, con un + 5,8% del numero dei voli ed un +5,4 % di unità di servizio. Il positivo andamento è favorito dal persistente sviluppo dei flussi turistici da e per l'Italia sostenuto anche dalla perdurante dinamica di crescita delle compagnie aeree low-cost;
  - un traffico di sorvolo commerciale senza scalo in aumento del 3,3% del numero dei voli e leggermente diminuito con un -0,5% delle unità di servizio. La flessione è essenzialmente determinata, così come nel 2005, dalla minore distanza media percorsa sullo spazio aereo nazionale (-3,1%);
- 2) il traffico nazionale registra un incremento dei voli del 7,2% ed un incremento di circa il 5,9 % delle unità di servizio. Il dato è principalmente dovuto al consolidamento delle compagnie *low-cost* nelle direttrici nazionali a copertura del sensibile decremento della maggiore compagnia aerea nazionale.
- 3) il traffico cosiddetto esente, il cui costo, per assistenza al volo, è a carico dello Stato, ha registrato una ulteriore riduzione del -0,7% del numero dei voli e del -7,7% delle unità di servizio, prevalentemente determinato dalla diminuzione dei voli di aeromobili militari (-13,1%).

*Traffico di terminale (\*)*

Il traffico di terminale complessivo (commerciale ed esente) vede il numero di voli assistiti crescere del 4,3% a fronte di un mercato che, a livello di unità di servizio, registra una crescita del 4,9%. La domanda commerciale (pagante) per i servizi di terminale aumenta del 5,5 % di unità di servizio, mentre di segno opposto risulta la variazione delle unità di servizio esenti che si riducono del 14,9%.

Traffico di Terminale (numero di voli)	2006	2005	Variazioni	
				%
Nazionale	327.113	298.250	28.863	9,7%
Internazionale	353.821	345.875	7.946	2,3%
<i>Internazionale Comunitario (**)</i>	256.660			
<i>Internazionale Extra-Comunitario (**)</i>	97.161			
<b>Totale pagante</b>	<b>680.934</b>	<b>644.125</b>	<b>36.809</b>	<b>5,7%</b>
Militare	17.395	21.757	-4.362	-20,0%
Altro esente	17.706	15.960	1.746	10,9%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	114.026	113.810	216	0,2%
<b>Totale esente</b>	<b>149.127</b>	<b>151.527</b>	<b>-2.400</b>	<b>-1,6%</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>830.061</b>	<b>795.652</b>	<b>34.409</b>	<b>4,3%</b>

Traffico di Terminale (unità di servizio)	2006	2005	Variazioni	
				%
Nazionale	14.133.365	13.102.062	1.031.303	7,9%
Internazionale	19.195.637	18.481.157	714.480	3,9%
<i>Internazionale Comunitario(**)</i>	11.582.016			
<i>Internazionale Extra-Comunitario(**)</i>	7.613.621			
<b>Totale pagante</b>	<b>33.329.002</b>	<b>31.583.220</b>	<b>1.745.782</b>	<b>5,5%</b>
Militare	202.404	258.709	-56.304	-21,8%
Altro esente	112.596	122.330	-9.734	-8,0%
Esente non comunicato ad Eurocontrol	537.251	620.011	-82.761	-13,3%
<b>Totale esente</b>	<b>852.251</b>	<b>1.001.050</b>	<b>-148.799</b>	<b>-14,9%</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>34.181.253</b>	<b>32.584.270</b>	<b>1.596.983</b>	<b>4,9%</b>

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

(\*\*) dettaglio del traffico internazionale rilevato a partire dal 01/01/2006.

In particolare il traffico commerciale nazionale di terminale, seguendo il trend della rotta, conferma la tendenza in aumento del 9,7% del numero dei voli e del 7,9 % delle unità di servizio.

Il traffico commerciale internazionale di terminale registra un incremento del 2,3 % del numero dei voli e del 3,9% delle unità di servizio. Per la prima volta, a partire dall'esercizio 2006, all'interno del traffico internazionale si evidenzia la suddivisione tra "Traffico Internazionale Extracomunitario" e "Traffico Internazionale Comunitario" facendo seguito al dettato della Legge 248/05 che prevede per quest'ultima tipologia di traffico, l'applicazione di una tariffa di terminale ridotta al 50%. La sola componente comunitaria contribuisce per il 72,5% in termini di numero di voli e per il 60,3 % in termini di unità di servizio.

Dalle analisi della distribuzione del traffico sugli aeroporti gestiti da Enav è emerso che il totale dei voli assistiti riguarda prevalentemente per il 19% Roma Fiumicino, per il 15% Milano Malpensa e per l'8% Milano Linate. Per quanto riguarda i volumi di Unità di Servizio, si rileva che circa il 27% è sviluppato su Roma Fiumicino, il 22% su Milano Malpensa e l' 8% su Milano Linate.

Il traffico di terminale esente, condizionato dalla perdurante diminuzione dell'attività militare, registra un -1,6%, per quanto riguarda il numero dei voli assistiti e un -14,9% per le Unità di Servizio.

### **Investimenti e Ricerca**

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato in data 28 giugno 2006 il Piano degli Investimenti per il triennio 2006-2008.

Il Piano prevede interventi per un valore complessivo di 658 milioni di Euro necessari ad assicurare, in sicurezza, continuità nella politica di sviluppo dell'azienda e nell'innovazione del sistema del trasporto aereo in generale. Con il Piano si è inteso proseguire lungo le direttrici del potenziamento degli impianti, con una forte caratterizzazione nell'innovazione tecnologica secondo quanto definito dai vertici aziendali sin dal 2003, per rilanciare il sistema

ATM nazionale e guadagnare una posizione di rilievo nell'ambito dei servizi al trasporto aereo europeo in termini di sicurezza, efficienza e qualità.

Gli interventi definiti con gli investimenti, costituiscono pertanto la logica e coerente prosecuzione del piano 2005-2007 e si inseriscono nel quadro delle normative internazionali, comunitarie e nazionali applicabili ai vari settori operativi e tecnologici in un'ottica di integrazione ed armonizzazione con gli altri fornitori di servizi ATM europei ed internazionali. Alla data del 31 dicembre 2006, a fronte di un budget previsionale di 311 milioni di euro di investimenti per l'esercizio 2006, sono stati avviati programmi per un importo totale di 262 milioni di euro.

Gli interventi più rilevanti completati nel 2006 ed entrati in esercizio operativo hanno riguardato:

- la realizzazione, nei 4 ACC (Area Control Center) di sistemi di riserva in grado di recuperare velocemente l'operatività in caso di guasto al sistema principale;
- l'ammodernamento e il potenziamento di alcuni impianti, principalmente di comunicazione, per l'ACC di Roma e per lo scalo di Fiumicino;
- la realizzazione di una nuova Torre, completa di allestimento tecnologico e di un Blocco Tecnico a Bari;
- l'installazione o l'ammodernamento di impianti radar a Ronchi dei Legionari, Cima Canistreddu, Colle Marmo e Lambro;
- il potenziamento degli impianti di luci-pista a Genova e Torino;
- l'ammodernamento degli impianti di radio-assistenza a Venezia, Bari, Catania, Alghero e Ancona.

I principali investimenti avviati nel 2006 hanno riguardato:

- il potenziamento e la standardizzazione dei componenti di comunicazione terrestre fra tutti i sistemi CNS/ATM nazionali e l'ammodernamento dei centri radio afferenti all'ACC di Roma per le comunicazioni vocali terra-bordo-terra;
- la realizzazione di una seconda centrale elettrica volta ad assicurare un'ulteriore ridondanza di alimentazione all'ACC di Milano;

- l'allestimento tecnologico della Torre di Bergamo e la realizzazione del Blocco Tecnico e ARO di Genova;
- l'ampliamento infrastrutturale dell'ACC di Roma;
- la prosecuzione del piano di sostituzione dei radar primari e secondari convenzionali e di adeguamento e potenziamento dei sistemi di radio-assistenza;
- l'avvio di interventi per la *security* volto a fornire adeguati livelli di protezione a tutti gli impianti operativi;
- l'implementazione di un sistema di gestione per la qualità.

Con riferimento alla ricerca, sono stati definiti e condotti una serie di programmi di studio e sperimentazione pre-operativa finalizzati a valutare l'impiego di nuove tecnologie e di nuovi concetti operativi.

Il Centro di Ricerca sperimentale e pre-operativa di ENAV ha raggiunto un'avanzata capacità di simulazione e sperimentazione in tutti i settori CNS/ATM, lavorando in cooperazione con gli analoghi centri di ricerca europei, con gli enti inter-governativi e con le realtà industriali nazionali ed internazionali del settore.

Tra i progetti a carattere nazionale è stato definito un Arrival Manager avanzato a Roma ACC nell'ambito del progetto Gate-to-Gate 2005-2010 (finanziato dalla Commissione Europea) ed è stata avviata la sperimentazione pre-operativa di avvicinamenti paralleli indipendenti a Fiumicino.

Sul fronte dei progetti internazionali sono stati avviati due programmi:

- CRISTAL MED (finanziato da Eurocontrol) per l'implementazione di una rete di sorveglianza basata su una tecnologia a basso costo complementare a quella radar;
- BLUE MED (finanziato dalla Commissione Europea) finalizzato a coinvolgere i fornitori di servizi di navigazione aerea di Cipro, Grecia, Malta, Egitto e Tunisia in un programma relativo alla realizzazione di un blocco funzionale aereo nel sud del Mediterraneo.

Sono proseguite inoltre le attività relative ai progetti (COFLIGHT), per la realizzazione di una nuova piattaforma di gestione dei dati di volo e SESAR per la definizione della futura architettura ATM europea.



Sul piano della navigazione satellitare, ENAV nell'ambito della riassegnazione dei fondi della Legge 10/2001 attraverso l'ASI (Agenzia Spaziale Italiana), ha recuperato fondi per 70 milioni di Euro, di cui 48 destinati allo sviluppo dell'Infrastruttura Nazionale di Navigazione Satellitare per l'Aviazione Civile e 22 finalizzati a finanziare la partecipazione di ENAV ai programmi ESA che curano l'evoluzione dei sistemi EGNOS e Galileo.

### **Andamento della gestione operativa**

Il 2006 è caratterizzato dal consolidamento delle procedure operative applicate alle nuove tecnologie realizzate sui centri e dallo sviluppo dell'automatizzazione ed integrazione dei sistemi ATM.

Le attività svolte sono state rivolte al conseguimento e raggiungimento dei seguenti principali obiettivi:

- mantenere in efficienza i livelli di sicurezza sia in rotta che sugli aeroporti;
- garantire la massima continuità di servizio;
- aumentare la capacità produttiva elevando la performance di puntualità;
- standardizzare i comportamenti operativi strategici e tattici.

### *Sicurezza*

Le attività svolte per il perseguimento di questo principale obiettivo riguardano:

- la completa applicazione della metodologia di Safety Assessment per tutte le nuove implementazioni tecnologiche, le modifiche di spazio aereo e le modifiche dei servizi erogati;
- l'implementazione ed il consolidamento del sistema STCA (Short Term Conflict Alert) su tutti i 4 ACC;
- l'aumento della capacità di sorveglianza aeroportuale in caso di bassa visibilità sugli aeroporti di Malpensa, Torino, Venezia, Bergamo e Bologna;
- il rinnovo del piano di prevenzione delle incursioni in pista;

- la completa attivazione del software TOKAI per l'analisi e la classificazione degli eventi significativi utili alla definizione delle necessarie azioni correttive;
- il consolidamento delle procedure relative ad azioni e comportamenti in presenza di errori derivanti dal "fattore umano" con la completa attivazione del programma CISM.

Si evidenzia pertanto un miglioramento caratterizzato dalla diminuzione degli eventi molto significativi verificatisi nel 2006.

Delle runway incursions verificatesi nel corso del 2006, inoltre, nessuna è da imputare a cause connesse alle attività dei controllori del traffico aereo.

#### *Continuità di servizio*

Le principali attività connesse a questo obiettivo riguardano:

- l'attivazione operativa dei sistemi di Fall-Back sui 4 ACC;
- il monitoraggio attivo delle attività manutentive ordinarie, straordinarie e correttive svolte dalle ditte fornitrici o dai tecnici ENAV;
- l'effettuazione di 1.725 ore di volo per radiomisure;
- la rivisitazione della rete locale di accesso ai servizi AOIS per le informative ai piloti ed agli operatori aeronautici.

#### *Capacità produttiva*

Le più significative attività riguardano:

- l'apertura di tre nuovi settori presso l'ACC di Milano ed uno presso l'ACC di Padova;
- la realizzazione dell'automazione operativa per la Fase 3 presso i CAAV di Venezia, Torino e Genova;

- la riorganizzazione delle aree terminali d'avvicinamento (TMA) di Roma e Milano con razionalizzazione dei flussi da/per Fiumicino, Ciampino, Malpensa, Linate e Bergamo;
- l'aumento delle capacità aeroportuali sugli aeroporti di Catania e Firenze;
- la migliore applicazione delle misure di regolazione per l'aeroporto di Fiumicino;
- l'adeguamento del network aeroviario e realizzazione di nuove strutture di spazio aereo con un totale di 26 interventi di progettazione ed ingegnerizzazione dei processi di gestione dello spazio aereo;
- la realizzazione di 9 "studi di capacità aeroportuale", con la tecnica delle Fast Time Simulations, per gli aeroporti di Olbia, Firenze, Torino, Venezia, Bologna, Palermo, Catania, Bergamo e nuovi scenari su Fiumicino;
- l'affinamento delle procedure Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) relative alla gestione di flussi del traffico e capacità di gestione dello spazio aereo.

L'analisi qualitativa dei dati evidenzia un ulteriore miglioramento della gestione complessiva dell'intero sistema di rotte, con l'indice di ritardo (numero di minuti di ritardo per volo assistito) che si attesta sul valore di 0.28 contro lo 0.32 del 2005, con un miglioramento del 12% a fronte di un incremento di traffico gestito del 4%.

### *Standardizzazione*

Molta attenzione è stata posta nel perseguimento di questo importante obiettivo che consente di indirizzare, verificare e, se necessario, correggere i comportamenti in ambito operativo strategico (Uffici Operazioni) e tattico (sale controllo). Le principali attività sono state:

- la definizione e l'applicazione di nuovi Piani di Addestramento Locali (Unit Training Plans-UTP) per i singoli impianti, in accordo e secondo le linee guida europee (SES), per l'addestramento dei controllori del traffico aereo;
- l'attività di auditing interno per la corretta applicazione degli ordini di servizio emessi a livello centrale;

- la definizione dei processi di standardizzazione dei sistemi Multi Radar Tracking sui 4 ACC.

### **Personale ed organizzazione**

Per quanto attiene al personale, la consistenza al 31 dicembre 2006 è pari a 3.272 unità con una riduzione di 7 risorse rispetto al 31 dicembre 2005; anche la consistenza media si è ridotta attestandosi a 3.286 unità con una diminuzione di 11 risorse.

Nel 2006 è proseguita la politica aziendale finalizzata al coinvolgimento del personale nel processo di sviluppo dell'azienda, al miglioramento delle Relazioni Industriali, all'avvio di un impegnativo programma di Formazione, grazie anche alla piena operatività del nuovo centro di formazione di Forlì ed alla progressiva immissione di nuova forza lavoro nel settore operativo.

La comune ricerca di perseguire elevati livelli di produttività e di riduzione dei costi, è stata quindi la principale azione che ha caratterizzato la politica aziendale sia nella gestione delle Risorse Umane che nella razionalizzazione degli assetti organizzativi.

L'evoluzione organizzativa avvenuta nel corso dell'anno, è riassumibile nei seguenti punti:

- riorganizzazione della Direzione Generale secondo un forte orientamento alla tecnologia ed ai processi operativi e focalizzazione strategica delle sue strutture sulle attività principali dell'azienda, in linea con le esigenze derivanti dagli sviluppi internazionali del settore della navigazione aerea nonché dagli sviluppi conseguenti alla razionalizzazione dei processi di manutenzione degli impianti aziendali derivanti dall'acquisizione di Vitrociset Sistemi S.r.l.;
- potenziamento e sviluppo delle attività relative alla sicurezza operativa (safety), mediante l'individuazione di una funzione specifica, in relazione alle nuove normative europee;
- potenziamento e sviluppo delle attività relative alla qualità, sia a livello tecnico-operativo che a livello dell'intera azienda, mediante l'identificazione di due funzioni specifiche, una nell'ambito della Direzione Generale, un'altra alle dirette dipendenze

dell'Amministratore Delegato; quest'ultima avente responsabilità sull'intero sistema di qualità aziendale;

- razionalizzazione delle strutture competenti in materia di safety, qualità e processi operativi, normativa ATS e validazione operativa, attraverso un loro accorpamento alle dirette dipendenze del Direttore Generale, allo scopo di ottenere opportune sinergie;
- riorganizzazione delle attività internazionali, con la creazione di una funzione specifica alle dirette dipendenze del Direttore Generale, onde consentire di assolvere meglio le attività internazionali stesse alla luce dell'evoluzione degli scenari europei, in linea con la necessità di progressiva integrazione e armonizzazione dei servizi di navigazione aerea in Europa; al fine di dare nuovo impulso alla presenza della Società presso gli organismi internazionali di settore e comunitari, nell'ottica di acquisire un sempre maggiore ruolo nello sviluppo del sistema di navigazione nazionale ed europeo, è stato potenziato l'ufficio di rappresentanza di Bruxelles, la cui responsabilità è stata attribuita ad una risorsa di livello dirigenziale e con specifiche competenze;
- ridefinizione dell'organizzazione di sicurezza (security) della Società, in linea con il regolamento europeo sui requisiti comuni e tenendo anche conto dell'evoluzione normativa in materia di protezione e tutela delle informazioni classificate;
- proposta di abolizione dei Coordinamenti Territoriali, da realizzare nei primi mesi del 2007, approvata dal Consiglio di Amministrazione sulla base di una analisi organizzativa finalizzata a valutare l'attualità, nel mutato contesto aziendale, delle suddette strutture; il Gruppo di Lavoro interfunzionale, appositamente costituito, ha fornito al vertice aziendale elementi adeguati per il superamento del concetto dei Coordinamenti e per procedere invece ad una moderna organizzazione per processi, fondata sulla base di nuove procedure e dei collegamenti con le strutture centrali di supporto.

### **Altri eventi significativi**

Fra gli altri eventi di rilievo avvenuti nel 2006 si segnalano:

- la prosecuzione delle attività propedeutiche 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, ad avviare le attività al fine di uniformarsi a tali principi in linea con i principali competitors europei di Enav in un contesto normativo di settore orientato all'applicazione del Single European Sky;
- la piena operatività della scuola di addestramento per controllori di volo di Forlì, visitata nel mese di febbraio 2007 dalle massime Autorità Governative, a pochi mesi dall'inizio dell'attività;
- l'avvio del processo finalizzato alla certificazione di Enav quale fornitore dei servizi della navigazione aerea ai sensi della regolamentazione sul Cielo Unico Europeo e dei requisiti comuni.

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 2007 e sta provvedendo al relativo aggiornamento entro il 31 marzo 2007.

### **Acquisizione ramo d'azienda Vitrociset**

Vitrociset S.p.A. ha svolto per molti anni, in outsourcing per Enav, un'attività di assoluta rilevanza strategica nell'ambito della conduzione e manutenzione dei sistemi e degli impianti per il controllo del traffico aereo e della gestione di gran parte del magazzino Enav.

La conclusione della trattativa, con l'acquisizione in data 31 dicembre 2006 dell'intero pacchetto delle quote di Vitrociset Sistemi S.r.l. (la società nella quale Vitrociset S.p.A. aveva nel frattempo conferito il ramo d'azienda d'interesse) ha risposto alle seguenti esigenze di ENAV:

- completo controllo sulle attività “core” e diretto presidio di tutti i processi operativi, garanzia di un adeguato livello di sicurezza senza soluzione di continuità nell'erogazione dei servizi;
- ottenimento di significativi risparmi rispetto a scenari alternativi di acquisizione dei medesimi servizi tramite fornitori esterni;
- allineamento sul piano organizzativo e tecnico agli assetti prevalenti dei maggiori providers europei, con maggiore capacità competitiva della Società in un mercato orientato al Cielo Unico Europeo.

L'operazione risulta peraltro coerente con lo stesso scenario della regolamentazione internazionale. La normativa sul Cielo Unico Europeo ed, in particolare, la disciplina dei requisiti comuni dei fornitori di servizi, considera le attività in questione come funzionalmente imprescindibili per l'intero processo di gestione sistematica dei servizi del traffico aereo, sia in termini di continuità e di affidabilità di sistemi ed apparati, sia in termini di responsabilità in tema di sicurezza della navigazione aerea.

In tale scenario, infatti, lo stesso legislatore europeo ha inteso riconoscere e privilegiare la valenza dell'unicità di gestione del sistema di controllo del traffico aereo da parte di ogni singolo fornitore dei servizi della navigazione aerea, prevedendo, in presenza di outsourcing, la diretta responsabilizzazione del fornitore per le attività strumentali affidate ai soggetti subcontraenti.

In coerenza con le finalità di tale regolamentazione, nei principali paesi europei le attività di presidio, di gestione e di manutenzione delle tecnologie in questione sono curate direttamente e con proprie risorse dai singoli “providers”, che pertanto gestiscono interamente la filiera della produzione della sicurezza della navigazione aerea, comprese la conduzione e la manutenzione dei propri sistemi ed impianti.

L'operazione di acquisizione, apprezzata e considerata una svolta storica, anche dalla Corte dei Conti nella sua recente relazione al Parlamento, consentirà finalmente ad ENAV di non rappresentare più un'anomalia nel settore e di completare il proprio know-how, allineandosi alle medesime realtà degli altri principali providers europei, nell'ambito delle prospettive di sviluppo e di spinta competitiva tra i fornitori di servizi europei.

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

L'esercizio 2006 si chiude con un utile netto di 32,7 milioni di Euro, con un miglioramento di 8,7 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

(in migliaia di Euro)

	2006	2005	Differenza
Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni	673.507	684.555	(11.048)
Altri ricavi	49.789	36.572	13.217
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>723.296</b>	<b>721.127</b>	<b>2.169</b>
Costi del personale	329.529	324.892	4.637
Costi esterni	214.389	223.338	(8.949)
Ammortamenti e svalutazioni	108.719	129.279	(20.560)
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>652.637</b>	<b>677.509</b>	<b>(24.872)</b>
<b>Reddito della produzione</b>	<b>70.659</b>	<b>43.618</b>	<b>27.041</b>
Proventi (oneri) finanziari	7.141	13.622	(6.481)
Rettifiche di valore attività finan.rie	(38)	(928)	890
Proventi (oneri) straordinari	(10.521)	2.399	(12.920)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>67.241</b>	<b>58.711</b>	<b>8.530</b>
Imposte correnti, anticipate e differite	(34.536)	(34.702)	166
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>32.705</b>	<b>24.009</b>	<b>8.696</b>

Il valore della produzione al 31 dicembre 2006, ammonta a 723,3 milioni di Euro con un lieve incremento di circa 2,2 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il valore della produzione tiene conto di alcuni principali fattori:

- applicazione, anche ai voli comunitari, della riduzione al 50% della tariffa di terminale;
- riduzione della tariffa di rotta, rispetto al precedente anno, da 69,39 a 67,50 Euro;
- utilizzo del Fondo Stabilizzazione Tariffe per 25,9 milioni di Euro (10 milioni di Euro nel 2005) finalizzato al miglioramento della competitività attraverso il contenimento delle tariffe applicate al traffico commerciale;



- destinazione di 30,0 milioni di Euro ad ENAV a valere sul fondo costituito presso il Ministero dei Trasporti con i proventi dell'addizionale dei diritti d'imbarco finalizzati ad interventi a favore della sicurezza degli impianti;
- estensione del contributo a carico dello Stato anche agli aeroporti "maggiori" a supporto dei costi necessari a fornire l'1,5% del totale UDS come disciplinato dal comma 1, lett.c), dell'art.11 sexties della Legge 248/2005.

I costi della produzione presentano complessivamente un decremento pari a 24,9 milioni di Euro. Al costo del personale passato da 324,9 a 329,5 milioni di Euro, si contrappongono il contenimento dei costi esterni per 8,9 milioni di Euro e la riduzione del peso degli ammortamenti e svalutazioni per 20,5 milioni di Euro, quale principale conseguenza di una più aderente valutazione del periodo di vita utile dei principali cespiti, che ha determinato un prolungamento della relativa durata tecnica.

Conseguentemente, la differenza positiva tra il valore ed i costi della produzione risulta pari a 70,6 milioni di Euro con un incremento di 27 milioni di Euro.

I proventi e oneri finanziari risultano pari a 7,1 milioni di Euro, diminuiti per effetto del progressivo disinvestimento della Gestione Patrimoniale.

La variazione netta della voce proventi ed oneri straordinari risulta negativa di 12,9 milioni di Euro e si riferisce in buona parte a oneri straordinari riguardanti il personale.

Le imposte correnti, anticipate e differite sono così determinate:

Descrizione	(migliaia di €)		
	2006	2005	Differenza
Imposte correnti	(36.727)	(40.745)	4.018
Imposte anticipate e differite	2.191	6.043	(3.852)
<b>Totale Imposte</b>	<b>(34.536)</b>	<b>(34.702)</b>	<b>166</b>

Le imposte del 2006 risultano pari a 34,5 milioni di Euro, importo sostanzialmente immutato rispetto al 2005.

In particolare le imposte correnti diminuiscono di 4 milioni di Euro per effetto dell'IRES più contenuta (-6,5 milioni di Euro) per un minore imponibile fiscale e di una maggiore IRAP (+2,5 milioni di Euro) essenzialmente per effetto della variazione in aumento di alcune aliquote regionali.

Le imposte anticipate e differite diminuiscono complessivamente di 3,8 milioni di Euro a seguito di una riduzione di quelle differite (-5 milioni di Euro) in parte compensate da un aumento di quelle anticipate (+1,2 milioni di Euro).

Dati patrimoniali

	(in migliaia di Euro)		
	2006	2005	Variazioni
<b>Immobilizzazioni</b>			
Immobilizzazioni Immateriali	36.383	12.511	23.872
Immobilizzazioni Materiali	991.655	936.340	55.315
Immobilizzazioni Finanziarie	113.070	823	112.247
<b>(A) Totale attività immobilizzate</b>	<b>1.141.108</b>	<b>949.674</b>	<b>191.434</b>
<b>Capitale d'esercizio</b>			
Rimanenze	62.803	52.831	9.972
Crediti ed altre attività	557.557	469.014	88.543
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	46.054	223.215	(177.161)
Debiti ed altre passività	(499.195)	(405.690)	(93.505)
Fondi per rischi ed oneri e TFR	(103.924)	(108.512)	4.588
<b>(B) Totale capitale d'esercizio</b>	<b>63.295</b>	<b>230.858</b>	<b>(167.563)</b>
<b>Totale Capitale investito dedotte le passività (A)+(B)</b>	<b>1.204.403</b>	<b>1.180.532</b>	<b>23.871</b>
Coperto da:			
Patrimonio Netto	1.220.152	1.210.255	9.897
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>15.749</b>	<b>29.723</b>	<b>(13.974)</b>
<b>Posizione finanziaria netta inclusiva delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni (m€ 46.054)</b>	<b>61.803</b>	<b>252.938</b>	<b>(191.135)</b>

Le attività immobilizzate al 31 dicembre 2006 ammontano a 1.141,1 milioni di Euro e registrano un incremento di 191,4 milioni di Euro rispetto al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2005. Tale variazione netta è composta da:

- i) incremento netto delle immobilizzazioni immateriali per 23,8 milioni di Euro cui contribuiscono nuove immobilizzazioni in corso ed acconti per 20,2 milioni di Euro;
- ii) aumento delle immobilizzazioni materiali per 55,3 milioni di Euro al netto di ammortamenti dell'esercizio pari a 101,4 milioni di Euro;
- iii) aumento delle immobilizzazioni finanziarie per 112,2 milioni di Euro determinato dal valore di acquisizione, oltre agli oneri accessori, della partecipazione totalitaria nella Vitrociset Sistemi S.r.l..

Il capitale d'esercizio che ammonta a 63,3 milioni di Euro è diminuito di 167,5 milioni di Euro rispetto al dato dell'esercizio precedente a seguito delle seguenti variazioni:

- i) aumento delle Rimanenze di 9,9 milioni di Euro per effetto degli acquisti dell'anno e per l'adozione del nuovo principio contabile commentato in nota integrativa;
- ii) aumento dei Crediti ed Altre Attività per complessivi 88,5 milioni di Euro, determinato principalmente da maggiori somme dovute dallo Stato e per effetto dei maggiori crediti IVA;
- iii) diminuzione delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni di 177,2 milioni di Euro a seguito di rimborsi di titoli obbligazionari e disinvestimenti della Gestione Patrimoniale;
- iv) incremento di debiti ed altre passività per 93,5 milioni di Euro a seguito dell'utilizzo per complessivi 80,0 milioni di Euro di due nuove linee di credito bancarie accordate a fine 2006 e nell'aumento dei risconti passivi su contributi PON;
- v) decremento dei fondi rischi per 4,6 milioni di Euro essenzialmente per l'utilizzo del fondo imposte differite e del fondo stabilizzazione tariffe.

Per effetto di tali variazioni il capitale investito, al netto delle passività, risulta incrementato di 23,8 milioni di Euro ed è pari a 1.204,4 milioni di Euro. La risultante della maggiore copertura del Patrimonio Netto rispetto al capitale investito corrisponde alla posizione finanziaria netta pari a 15,7 milioni di Euro.

Dati finanziari

<b>Migliaia di Euro</b>		
Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2005 - (Debiti)/Disponibilità liquide		252.938
Risultato dell'esercizio	32.705	
Ammortamenti delle immobilizzazioni	105.757	
Accantonamento TFR netto utilizzati	4.432	
<b>Autofinanziamento del periodo</b>		<b>142.894</b>
Incremento immobilizzazioni immateriali	(26.954)	
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(156.914)	
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	(112.247)	
		<b>(296.115)</b>
<b>Variazione del capitale circolante netto:</b>		
Decremento /(Incremento) dei crediti e ratei e risconti attivi	(158.772)	
Incremento/(Decremento) dei debiti, fondi rischi e ratei e risconti passivi	120.858	
		<b>(37.914)</b>
<b>Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2006- (Debiti)/Disponibilità liquide</b>		<b>61.803</b>

La variazione in diminuzione della posizione finanziaria netta pari a 191,1 milioni di Euro, (da 252,9 milioni di Euro a 61,8 milioni di Euro) è dovuta agli esborsi per gli investimenti in immobilizzazioni per 296,1 milioni di Euro che non hanno ricevuto copertura, se non in parte, dall'autofinanziamento che si attesta a 142,8 milioni di Euro.

La variazione del capitale circolante netto risulta negativa di 37,9 milioni di Euro dovuta all'incremento dei crediti verso lo Stato e dell'incremento dei debiti principalmente per l'utilizzo di linee di credito bancarie a breve. Tale utilizzo si è reso necessario per far fronte a pagamenti per investimenti già deliberati e per la recente acquisizione della Vitrociset Sistemi S.r.l. in presenza, peraltro, di ritardi di incassi di crediti nei confronti del Ministero dell'Economia e Finanze per 204 milioni di Euro, di cui 92 milioni di Euro relativi agli anni 2004 e 2005.

Per 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 al 100% è la Vitrociset Sistemi S.r.l.. Nella presente relazione è stata data ampia informativa dell'operazione di acquisizione della società e, nella nota integrativa, sono stati illustrati i dati relativi al patrimonio netto.

Altra 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**

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

- L'Assemblea degli Azionisti di ENAV, svoltasi il giorno 1° marzo 2007, ha provveduto alla modifica dello Statuto relativamente alla disciplina del controllo contabile e all'istituzione del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili e societari. La prima modifica consiste nell'attribuzione del controllo contabile di ENAV ad una Società di Revisione così come previsto dall'art. 2409 bis e seguenti del Codice Civile.  
Nella stessa seduta, inoltre, si è provveduto alla conferma degli Amministratori nominati, nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 25 gennaio 2007, ai sensi dell'art. 2386 comma 1° del Codice Civile (Consiglieri Riccardo Gabellini e Giuseppe Vallone).
- Nella prima parte del mese di marzo 2007, si è provveduto al pagamento dei dividendi relativi all'anno 2004 pari a 25 milioni di Euro di cui alla delibera assembleare del 10 maggio 2005.
- Nei previsti termini contrattuali (entro 60 giorni dal 31 dicembre 2006) è stato determinato l'aggiustamento definitivo del prezzo di acquisizione di Vitrociset Sistemi S.r.l. per un importo di 1.437 migliaia di Euro, importo già contabilizzato in bilancio al 31 dicembre 2006.
- Nei primi due mesi del 2007 l'evoluzione finanziaria della Società risente dei ritardi negli incassi dei crediti verso lo Stato, ritardi che hanno portato la Società a ricorrere necessariamente ad ulteriori utilizzi di affidamenti bancari rispetto alla situazione di fine 2006.

**Evoluzione prevedibile della gestione**

Per quanto riguarda la prevedibile evoluzione della gestione, l'andamento economico dell'esercizio 2007, come peraltro previsto dal budget 2007, sarà caratterizzato dal mantenimento dello stesso valore monetario della tariffa di rotta del 2006 pari a € 67,5 per unità di servizio, assorbendo quindi il tasso d'inflazione programmata del 2% e da una diminuzione del 9,87% della tariffa di terminale, da € 2,23 per unità di servizio del 2006 a € 2,01 nel 2007.



**Proposte all'Assemblea**

Signor Azionista,

il bilancio al 31 dicembre 2006 che viene sottoposto all'approvazione dell'Assemblea riporta un utile netto di esercizio pari ad Euro 32.705.422,77.

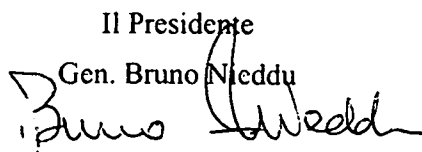
Se si concorda con i criteri seguiti per la redazione del bilancio e con i principi contabili ivi utilizzati, preso atto, anche, della relazione del Collegio Sindacale e della Società di Revisione, si invita ad approvare:

- la relazione degli amministratori sull'andamento della gestione;
- il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006 nel suo insieme e nelle singole appostazioni;
- la destinazione dell'utile di esercizio, pari ad Euro 32.705.422,77 a riserva legale per il 5%, pari a Euro 1.635.271,14 in conformità all'art. 2430 del Codice Civile e, per il restante importo di Euro 31.070.151,63, a riserva per utile a nuovo.

Si rammenta che, con l'approvazione del presente bilancio, viene a scadere il mandato a suo tempo conferito al Collegio Sindacale. Si rende, pertanto, necessario provvedere alla nomina del nuovo Organo di Controllo per il triennio 2007-2009 ed alla definizione dei correlati emolumenti.

Si invita, pertanto, a deliberare in merito.

La presente relazione è parte integrante  
del bilancio approvato in data 20 marzo 2007  
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente  
Gen. Bruno Nieddu  


PAGINA BIANCA

**BILANCIO CIVILISTICO AL 31 DICEMBRE 2006**

**Stato Patrimoniale e Conto Economico**

**(in unità di Euro)**

PAGINA BIANCA



## Stato Patrimoniale

Enav S.p.A.

ATTIVO		31.12.2006	31.12.2005
A)	<b>CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI</b>		
		0	0
	<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
B)	<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>		
I	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	7.791.405	1.489.224
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	28.105.894	10.926.454
7)	altre	485.716	95.015
	<b>Totale I)</b>	<b>36.383.015</b>	<b>12.510.693</b>
II	<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
1)	terreni e fabbricati	144.429.876	114.123.857
2)	impianti e macchinario	587.073.660	558.851.602
4)	altri beni	6.007.209	3.404.657
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	254.143.799	259.960.403
	<b>Totale II)</b>	<b>991.654.544</b>	<b>936.340.519</b>
III	<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	112.951.981	704.900
d)	altre imprese	118.182	118.182
	<b>Totale III)</b>	<b>113.070.163</b>	<b>823.082</b>
	<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>1.141.107.722</b>	<b>949.674.294</b>
C)	<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
I	<i>Rimanenze</i>		
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo	62.802.777	52.831.323
	<b>Totale I)</b>	<b>62.802.777</b>	<b>52.831.323</b>
II	<i>Crediti</i>		
1)	verso clienti		
a)	esigibili entro i 12 mesi	351.534.331	243.315.331
2)	verso imprese controllate		
a)	esigibili entro i 12 mesi	476.308	95.000
4 bis)	crediti tributari		
a)	esigibili entro i 12 mesi	22.673.228	83.947.247
b)	esigibili oltre i 12 mesi	167.088.218	104.414.670
4 ter)	imposte anticipate		
a)	esigibili entro i 12 mesi	9.471.128	11.330.746
5)	verso altri		
a)	esigibili entro i 12 mesi	4.980.584	8.534.600
6)	per Balance Eurocontrol		
b)	esigibili oltre i 12 mesi	1.113.029	16.001.071
	<b>Totale II)</b>	<b>557.336.826</b>	<b>467.638.665</b>
III	<i>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>		
4)	altre partecipazioni	0	2.334.998
6)	altri titoli	46.054.297	220.879.518
	<b>Totale III)</b>	<b>46.054.297</b>	<b>223.214.516</b>
IV	<i>Disponibilità liquide</i>		
1)	depositi bancari e postali	15.749.218	29.723.211
	<b>Totale IV)</b>	<b>15.749.218</b>	<b>29.723.211</b>
	<b>Totale Attivo Circolante</b>	<b>681.943.118</b>	<b>773.407.715</b>
D)	<b>RATEI E RISCOINTI</b>		
		219.997	1.374.710
	<b>Totale</b>	<b>219.997</b>	<b>1.374.710</b>
	<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>1.823.270.837</b>	<b>1.724.456.719</b>

<b>PASSIVO</b>		<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2005</b>
<b>A)</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>		
<b>I</b>	Capitale	1.121.744.385	1.121.744.385
<b>II</b>	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0
<b>III</b>	Riserva di rivalutazione	0	0
<b>IV</b>	Riserva legale	3.736.464	2.535.990
<b>V</b>	Riserve statutarie	0	0
<b>VI</b>	Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0
<b>VII</b>	Altre riserve:		
	- Riserva ex lege 292/93	9.188.855	9.188.855
	- Riserva straordinaria	960.972	960.972
	- Riserva contributi in conto capitale	51.815.748	51.815.748
	<b>Totale altre riserve</b>	<b>61.965.575</b>	<b>61.965.575</b>
<b>VIII</b>	Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
<b>IX</b>	Utile (perdita) dell'esercizio	32.705.423	24.009.485
	<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>1.220.151.847</b>	<b>1.210.255.435</b>
<b>B)</b>	<b>FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>		
<b>2)</b>	Fondo imposte anche differite	480.381	4.734.391
<b>3)</b>	altri	57.239.107	59.596.881
	<b>Totale Fondi per Rischi ed Oneri</b>	<b>57.719.488</b>	<b>64.331.272</b>
<b>C)</b>	<b>TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	<b>46.205.681</b>	<b>44.180.752</b>
<b>D)</b>	<b>DEBITI</b>		
<b>4)</b>	<b>debiti verso banche</b>		
a)	esigibili entro i 12 mesi	80.000.000	0
<b>6)</b>	<b>acconti</b>		
a)	esigibili entro i 12 mesi	55.909.419	59.181.585
<b>7)</b>	<b>debiti verso fornitori</b>		
a)	esigibili entro i 12 mesi	132.160.423	138.096.467
<b>9)</b>	<b>debiti verso imprese controllate</b>		
a)	esigibili entro i 12 mesi	4.638.790	1.309.713
<b>12)</b>	<b>debiti tributari</b>		
a)	esigibili entro i 12 mesi	8.962.601	14.830.459
<b>13)</b>	<b>debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
a)	esigibili entro i 12 mesi	21.552.649	22.490.099
<b>14)</b>	<b>altri debiti</b>		
a)	esigibili entro i 12 mesi	65.056.103	60.178.724
<b>15)</b>	<b>debiti Balance Eurocontrol</b>		
b)	esigibili oltre i 12 mesi	2.598.676	0
	<b>Totale Debiti</b>	<b>370.878.661</b>	<b>296.087.047</b>
<b>E)</b>	<b>RATEI E RISCOINTI</b>	128.315.160	109.602.213
	<b>Totale</b>	<b>128.315.160</b>	<b>109.602.213</b>
	<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>1.823.270.837</b>	<b>1.724.456.719</b>
	<b>CONTI D'ORDINE</b>		
	- Beni Immobili Trasferiti	1	1
	- Fidejussioni	71.121.248	53.043.459



## Conto Economico

Enav S.p.A.

	31.12.2006		31.12.2005	
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
Ricavi delle prestazioni	665.099.930		656.773.099	
Rettifiche tariffe per Balance dell'esercizio	(10.072.962)		3.106.336	
Variazioni per balance	7.474.286		(1.993.307)	
Utilizzo balance anno n-2	(14.888.042)		16.693.539	
Utilizzo fondo di stabilizzazione tariffe	25.893.941	673.507.153	9.975.369	684.555.036
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		1.549.333		2.101.160
5) Altri ricavi e proventi				
Altri ricavi e proventi	18.239.747		34.471.390	
Contributi in conto esercizio	30.000.000	48.239.747	0	34.471.390
<b>Totale valore della produzione</b>		<b>723.296.233</b>		<b>721.127.586</b>
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>				
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		(7.600.319)		(8.657.019)
7) Per servizi		(206.263.325)		(217.248.947)
8) Per godimento di beni di terzi		(4.136.499)		(3.812.678)
9) Per il personale:				
a) Salari e stipendi	(235.684.445)		(233.400.576)	
b) Oneri sociali	(73.712.546)		(74.675.108)	
c) Trattamento di fine rapporto	(10.348.339)		(8.779.050)	
e) Altri costi	(9.783.805)	(329.529.135)	(8.037.153)	(324.891.887)
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(4.368.720)		(763.615)	
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(101.387.884)		(119.956.529)	
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	(152.497)		0	
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(1.260.355)	(107.169.456)	(8.558.173)	(129.278.317)
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		5.178.698		7.654.326
12) Accantonamenti per rischi		(1.549.500)		0
13) Altri accantonamenti		0		0
14) Oneri diversi di gestione		(1.567.094)		(1.274.654)
<b>Totale costi della produzione</b>		<b>(652.636.630)</b>		<b>(677.509.176)</b>
<b>Differenza fra valore e costi della produzione</b>		<b>70.659.603</b>		<b>43.618.410</b>
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>				
15) Proventi da partecipazioni		299.631		222.529
16) Altri proventi finanziari				
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni:	5.516.993		8.172.071	
d) proventi diversi dai precedenti	5.109.010	10.626.003	6.117.760	14.289.831
17) Interessi e altri oneri finanziari		(3.566.074)		(1.308.686)
17-bis) Utili e perdite su cambi		(218.800)		417.990
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>		<b>7.140.760</b>		<b>13.621.664</b>
<b>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</b>				
18) Rivalutazioni		0		4.091
19) Svalutazioni				
a) di partecipazioni	0		(18.971)	
c) titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni:	(37.741)	(37.741)	(912.937)	(931.908)
<b>Totale rettifiche di valore di attività finanziarie</b>		<b>(37.741)</b>		<b>(927.817)</b>
<b>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>				
20) Proventi		6.720.420		12.820.049
21) Oneri				
imposte relative a esercizi precedenti	(430.162)		(1.022.225)	
sopravvenienze passive	(16.811.469)	(17.241.631)	(9.398.641)	(10.420.866)
<b>Totale proventi e oneri straordinari</b>		<b>(10.521.211)</b>		<b>2.399.183</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>67.241.411</b>		<b>58.711.440</b>
22) Imposte dell'esercizio				
Imposte correnti	(36.727.028)		(40.745.546)	
Imposte differite	4.050.658		9.061.319	
Imposte anticipate	(1.859.618)	(34.535.988)	(3.017.728)	(34.701.955)
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		<b>32.705.423</b>		<b>24.009.485</b>

PAGINA BIANCA



**NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CIVILISTICO**  
**al 31 dicembre 2006**

PAGINA BIANCA

**Aspetti di carattere generale**

La presente Nota Integrativa costituisce parte integrante del Bilancio al 31 dicembre 2006 ed è stata predisposta in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai Principi Contabili emessi dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e Ragionieri e dai documenti emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), oltre che dai Principi Eurocontrol, al fine di garantire, attraverso le idonee informazioni complementari ai prospetti di Stato Patrimoniale e di Conto Economico, un'informazione veritiera e corretta sulla situazione della Società ENAV S.p.A..

La struttura dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico è conforme pertanto agli art. 2424 e 2425 del Codice Civile.

I saldi patrimoniali e quelli economici dell'esercizio 2006 sono posti a raffronto con i relativi dati dell'esercizio 2005.

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, ad eccezione delle rimanenze di magazzino, per le quali si rimanda agli specifici criteri di valutazione.

Tutti gli importi indicati nella nota integrativa sono espressi, salvo ove diversamente indicato, in migliaia di Euro. Alla nota stessa sono allegati n. 6 prospetti di dettaglio che ne costituiscono parte integrante.

Si fa presente che la società, con riferimento alle previsioni dell'art. 25 del D. Lgs. 9 aprile 1991, non redige il bilancio consolidato in virtù di quanto stabilito dall'art. 28 in quanto, le risultanze contabili della controllata già detenuta alla chiusura del precedente esercizio sono sostanzialmente irrilevanti, mentre l'acquisto della controllata Vitrociset Sistemi S.r.l., si è perfezionato alle ore 24.00 del 31 dicembre 2006. Tale scelta, per quanto riguarda la società neo acquisita, è stata suffragata dal parere reso da uno Studio Legale corrispondente dell'Advisor e peraltro l'eventuale consolidamento, essendo soltanto di natura patrimoniale, non avrebbe prodotto alcun effetto rettificativo né sul Patrimonio Netto né sul risultato d'esercizio della società controllante.

### **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 in conto calcolati sistematicamente in relazione alla presunta utilità futura. In particolare, i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, rappresentate da licenze d'uso, vengono ammortizzate in tre esercizi in quote costanti così come il software di proprietà. Le migliorie su beni di terzi vengono ammortizzate in base alla durata residua dei relativi contratti di locazione.

#### *Immobilizzazioni materiali*

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, dei costi relativi a migliorie e manutenzioni straordinarie aventi carattere incrementativo ed atte a prolungare la residua possibilità di utilizzazione. Tali beni vengono sistematicamente ammortizzati in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo di ogni singolo cespite. Per il primo anno di esercizio l'aliquota di ammortamento viene ridotta del 50%.

Nel corso dell'esercizio 2006, è stato effettuato un cambiamento di stima che ha comportato un riesame della vita utile delle tipologie di cespiti riguardante i sistemi di radioassistenza,

radar di rotta e di avvicinamento, radar di terra e meteo, sistemi di comunicazione, centrali elettriche e sistemi di aiuto visivo luminoso, classificati nell'ambito della voce impianti e macchinari. Ad esito delle analisi condotte, riepilogate in una relazione tecnica predisposta internamente, è emerso che, tenuto conto dell'ammmodernamento tecnologico degli impianti nonché dei dati statistici a disposizione sull'effettivo utilizzo dei suddetti impianti, la vita utile è ragionevolmente stimabile, in costanza di politiche manutentive, in dieci anni rispetto ai sette anni utilizzati fino al 31 dicembre 2005.

Le aliquote di ammortamento economico-tecniche delle immobilizzazioni materiali sono coerenti con i criteri indicati nei principi guida emanati da Eurocontrol e con quelle fiscalmente ammesse.

Descrizione	Aliquote	
	2006	2005
Fabbricati	4%	4%
Costruzioni leggere	10%	10%
Macchine elettroniche ed elettromeccaniche	14%	14%
Apparecchiature per elaborazione dati	20%	20%
Impianti radiofonici	10%	14%
Impianti di registrazione	14%	14%
Impianti di sincronizzazione e centri di controllo	10%	14%
Centrali manuali ed elettromeccaniche	14%	14%
Centrali ed impianti elettronici	10%	14%
Ponti radio, apparecchiature A.F. e amplificazione	10%	14%
Impianti di alimentazione	9%	9%
Autovetture e autoveicoli da trasporto	25%	25%
Velivoli aziendali	10%	10%
Apparecchiature di segnalazione e attrezzature di pista	10%	14%
Mobili e macchine d'ufficio	10%	10%
Attrezzatura varia e minuta	14%	14%

I cespiti, che alla data di chiusura dell'esercizio risultino di valore durevolmente inferiore a quello di iscrizione determinato con i criteri sopra indicati, vengono svalutati a tale minor valore; laddove nei successivi bilanci vengano meno i motivi della rettifica effettuata si procederà ad una rivalutazione nei limiti del costo.

I contributi in conto capitale ricevuti sugli investimenti effettuati negli aeroporti 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. I contributi in conto capitale ricevuti fino all'esercizio 2002, invece, sono

stati iscritti a specifica riserva del Patrimonio Netto al netto delle relative imposte differite in quanto assoggettati a tassazione in quote costanti nell'esercizio in cui sono stati incassati e nei quattro successivi.

I contributi a valere su spese di ricerca sostenute nell'ambito di progetti finanziati dalla C.E.E., vengono accreditati al conto economico allorché incassati.

#### *Immobilizzazioni Finanziarie*

Le immobilizzazioni finanziarie, rappresentate da partecipazioni, sono iscritte al costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori, rettificato in caso di perdita durevole di valore. Qualora negli esercizi successivi vengono meno i motivi di tale rettifica si procederà ad una rivalutazione nei limiti della svalutazione effettuata.

#### *Rimanenze*

Le rimanenze, rappresentate essenzialmente da parti di ricambio ad uso specifico relative agli impianti ed apparecchiature per il controllo del volo, sono valutate con il metodo del costo medio ponderato. Tali rimanenze, se non più utilizzabili in quanto obsolete, vengono svalutate tramite stanziamento nell'apposito fondo svalutazione magazzino e rettifica diretta del valore dell'attivo. A partire dall'esercizio 2006 vengono rilevate anche le parti di ricambio il cui valore unitario è inferiore a 516,46 Euro. Fino al 31 dicembre 2005 queste parti di ricambio venivano spese nello stesso esercizio di acquisto nel presupposto che entravano immediatamente nel ciclo produttivo. Il cambiamento del principio contabile è stato applicato retrospettivamente calcolando l'effetto sulle rimanenze iniziali.

#### *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 vengano 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 rilevate in contabilità in Euro al cambio in vigore alla data in cui si effettua l'operazione. A fine esercizio tali attività e passività sono esposte al tasso di cambio alla data di chiusura dell'esercizio ed i relativi utili e perdite su cambi sono imputati a conto economico come componenti di reddito di natura finanziaria. Qualora dalla conversione delle poste in valuta emerga un utile netto, tale valore viene, in sede di destinazione del risultato, accantonato in un'apposita riserva non distribuibile fino al realizzo.

### *Ratei e risconti*

Nella voce ratei e risconti sono iscritti i ricavi e i costi 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 Patrimoniale**ATTIVITA'Attivo Immobilizzato*Immobilizzazioni Immateriali*

Le immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2006 ammontano a 36.383 migliaia di Euro (12.510 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e le movimentazioni nel corso dell'esercizio sono state le seguenti:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Incrementi	Decrementi	Amm.to	Saldo al 31.12.06
Diritti di utiliz.ne opere dell'ingegno	1.489	10.570	0	(4.268)	7.791
Immobilizzazioni in corso ed acconti	10.926	20.269	(3.089)	0	28.106
Altre immobilizzazioni immateriali	95	492	0	(101)	486
<b>Totale</b>	<b>12.510</b>	<b>31.331</b>	<b>(3.089)</b>	<b>(4.369)</b>	<b>36.383</b>

L'incremento della voce "diritti di utilizzazione opere dell'ingegno" per 10.570 migliaia di Euro, si riferisce principalmente: i) al sistema di workflow management per 4.925 migliaia di Euro; ii) a licenze d'uso e software sia operativi che gestionali tra cui i nuovi sistemi di gestione del personale (913 migliaia di Euro), Oracle Application (641 migliaia di Euro), carte ostacoli (658 migliaia di Euro); iii) ai software in corso di realizzazione nell'esercizio precedente che sono stati ultimati ed entrati in uso nel 2006 per 3.089 migliaia di Euro. L'ammortamento dell'esercizio ammonta a 4.268 migliaia di Euro.

L'incremento dell'esercizio delle "immobilizzazioni in corso ed acconti", per 20.269 migliaia di Euro, si riferisce principalmente a:

- capitalizzazione di costi per 6.040 migliaia di Euro connessi allo sviluppo di un software che prevede la realizzazione di un sistema di elaborazione dei dati di volo di nuova

generazione denominato Coflight, sviluppato in collaborazione anche con Francia e Svizzera;

- un sistema innovativo CNS/ATM per aeroporti minori (SIAM) il cui obiettivo è la realizzazione di un prototipo di sistema che sia di supporto agli avvicinamenti ed atterraggi strumentali di precisione degli aerei soprattutto per gli aeroporti minori per 1.123 migliaia di Euro;
- AIRNAS, riguardante l'adeguamento del sistema per lo sviluppo delle procedure di volo e realizzazione delle procedure di volo GNSS per 991 migliaia di Euro;
- costi per 1.288 migliaia di Euro relativi alla fase preliminare di un più ampio progetto per l'implementazione di un sistema di gestione per la qualità conforme ai requisiti della norma UNI EN ISO 9001:2000, in aderenza a quanto richiesto dalla normativa del Single European Sky. Tale sistema di gestione della qualità costituisce il requisito per poter accedere ai blocchi funzionali di spazio aereo che è a sua volta il presupposto per poter ampliare il posizionamento di mercato con conseguenti benefici economici futuri;
- capitalizzazione dei costi del personale che operano sui programmi di investimento in corso di esecuzione per 331 migliaia di Euro.

La voce "altre immobilizzazioni immateriali" pari, al netto dell'ammortamento dell'esercizio, a 486 migliaia di Euro riguarda migliorie effettuate su beni di terzi quali gli uffici di via Settebagni, via Salaria 713 e via Agri.

### *Immobilizzazioni Materiali*

Le immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2006 ammontano a 991.654 migliaia di Euro (936.340 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) registrando un incremento netto di 55.314 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				Saldo al
	31.12.05	Incrementi	Decrementi	Ammortamento	
Terreni e fabbricati	114.124	37.475	(118)	(7.050)	144.431
Impianti e macchinari	558.851	121.594	(77)	(93.296)	587.072
Altri beni	3.405	3.662	(17)	(1.042)	6.008
Immobilizzazioni in corso ed acc.ti	259.960	147.624	(153.441)	0	254.143
<b>Totale</b>	<b>936.340</b>	<b>310.355</b>	<b>(153.653)</b>	<b>(101.388)</b>	<b>991.654</b>

Gli incrementi complessivi dell'esercizio pari a 310.355 migliaia di Euro si riferiscono:

- per 162.731 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:
  - i) il radar secondario Modo S di Poggio Lecceta; ii) il Fall Back relativo ad un sistema di alimentazione di riserva in grado di garantire la continuità del servizio in caso di guasti occorsi a quello principale; iii) il nuovo blocco tecnico, completo di allestimento tecnologico, di Bari; iv) i simulatori di torre 3D, il simulatore di sorveglianza completo di tutti i sistemi di comunicazione e l'allestimento della sala conferenze per il centro di Formazione di Forlì; v) i sistemi di radioassistenza e di navigazione su diversi aeroporti quali Ancona Falconara, Alghero, Bari, Catania, Parma e Venezia; vi) la segnaletica di sicurezza su vari aeroporti. Nell'ambito della voce "Terreni e Fabbricati" sono compresi 2.284 migliaia di Euro relativi all'acquisto di terreni a Forlì per la realizzazione del nuovo edificio tecnologico del centro di Formazione e alla realizzazione di un'area parcheggi ed a verde.
- per 147.624 migliaia di Euro ad immobilizzazioni in corso ed acconti relativi ai Piani di Investimento approvati di cui 146.406 migliaia di Euro ad investimenti in corso di esecuzione tra cui il sistema integrato per la rilevazione del wind shear, il Disaster Recovery, il Piano Radar, la realizzazione del nuovo blocco tecnico di Lamezia Terme e Venezia Tessera, l'ammodernamento delle radioassistenze e per 1.218 migliaia di Euro alla capitalizzazione dei costi diretti del personale che lavora sui programmi in corso di esecuzione.

I decrementi dell'esercizio pari a complessivi 153.653 migliaia di Euro, si riferiscono per 153.441 migliaia di Euro al decremento delle immobilizzazioni in corso ed acconti per il rilascio a cespiti dei programmi di investimento ultimati nel 2006 e classificati a voce propria, e, per 212 migliaia di Euro al valore netto contabile di cespiti dismessi, riclassifiche, beni obsoleti e posti in fuori uso nel 2006.

L'ammortamento dell'esercizio è stato pari a 101.388 migliaia di Euro ed è stato determinato in conformità ai criteri di valutazione. Nello specifico la voce relativa ad impianti e macchinari è stata oggetto, a far data dal 1° gennaio 2006, di un riesame della vita utile residua, che ha comportato per alcune categorie di cespiti, quali: i sistemi di radioassistenza, radar di rotta e di avvicinamento, radar di terra e meteo, sistemi di comunicazione, centrali elettriche e sistemi di aiuto visivo luminoso, l'estensione della stessa da sette a dieci anni al fine di rappresentarne più realisticamente la durata economica in linea con quanto riportato nella relazione tecnica.

Si evidenzia che parte degli investimenti, per un costo storico pari a 168.251 migliaia di Euro, sono coperti da finanziamenti ricevuti nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON) finalizzato ad interventi negli aeroporti del sud. I contributi in conto capitale ricevuti per questi investimenti vengono sospesi e rilasciati a conto economico 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, attribuiti all'atto della trasformazione dell'Enav in Società per Azioni, identificati nell'Allegato F del D.M. 14 novembre 2000, pubblicato su G.U. n. 174 del 28/7/2001. A questo riguardo si evidenzia che è stata formalizzata, nel mese di febbraio 2006, un'apposita convenzione biennale 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 nel patrimonio netto della Società, senza ulteriori aggravii per oneri di natura fiscale.

*Immobilizzazioni Finanziarie*

Le immobilizzazioni finanziarie rappresentate da partecipazioni ammontano, al 31 dicembre 2006, a 113.070 migliaia di Euro (823 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e sono così composte:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>
Partecipazioni:			
a) in società controllate	705	112.247	112.952
b) in altre imprese	118	0	118
<b>Totale</b>	<b>823</b>	<b>112.247</b>	<b>113.070</b>

L'incremento dell'esercizio nella voce partecipazioni in società controllate si riferisce alla cessione da Vitrociset S.p.A. a ENAV S.p.A. in data 31 dicembre 2006 con effetto alle ore 24,00, del 100% delle quote del capitale sociale della Vitrociset Sistemi S.r.l., pari a 20 migliaia di Euro, società in cui, in data 31 ottobre 2006, è confluito il Ramo di Azienda della stessa Vitrociset S.p.A. relativo alla conduzione e manutenzione dei sistemi e degli impianti di assistenza al volo e controllo del traffico aereo, al servizio di radiomisure ed alla calibrazione degli strumenti e software di supporto alla gestione logistica degli impianti Enav.

Nel Ramo d'Azienda oggetto del conferimento, avvenuto a valori contabili e liberato con un aumento del capitale sociale, sono presenti:

- i rapporti di lavoro subordinato relativi a 756 unità di personale dipendente;
- i diritti di proprietà intellettuale relativi al software, compresi i relativi codici sorgente;
- i diritti di licenza d'uso del software di gestione logistica;
- gli assets e le attività connesse;
- i contratti attivi e passivi funzionali al Ramo d'Azienda.

Per la valutazione del Ramo d'Azienda oggetto di acquisizione, ENAV S.p.A. si è avvalsa di primarie professionalità operanti nel settore, quali Mediobanca, Bain & Company e Deloitte and Touche che hanno utilizzato un metodo di valutazione di tipo "reddituale" basato sull'attualizzazione dei flussi di reddito prospettici. Il costo di acquisto della partecipazione, comprensivo degli oneri accessori e dell'aggiustamento definitivo del prezzo di acquisto è pari a 112.247 migliaia di Euro. Il maggior valore di carico della partecipazione pari a 110.810 migliaia di Euro, rispetto al Patrimonio Netto della società controllata, pari a 1.437 migliaia di

Euro, tiene conto delle prospettive reddituali della società come definite nelle suddette perizie predisposte in sede di acquisizione.

A maggior dettaglio, nel prospetto n. 3 allegato alla presente nota integrativa, è riportata la situazione patrimoniale della Vitrociset Sistemi S.r.l. al 31 dicembre 2006.

Nell'ambito della voce relativa alle società controllate è compresa anche la partecipazione detenuta nel Consorzio SICTA per 705 migliaia di Euro, pari ad una quota di possesso del 60% del fondo consortile.

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

Il CIITI esegue, per conto del Ministero per gli Affari Esteri e/o del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero 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.

Relativamente ai rapporti economici, intercorsi con il Consorzio SICTA nell'esercizio 2006, si evidenziano costi e ricavi per Enav pari rispettivamente a 957 migliaia di Euro e 158 migliaia di Euro.

I dati patrimoniali del SICTA sono i seguenti:

<b>Sede: Capodichino (NA)</b>	<b>Importi (migliaia di Euro)</b>
Fondo consortile	1.033
Patrimonio netto contabile al 31 dicembre 2006	1.413
Utile dell'esercizio	8
Quota di partecipazione ENAV	60%
Patrimonio netto contabile pro -quota	848
<b>Valore in bilancio al 31 dicembre 2006</b>	<b>705</b>

**Attivo circolante***Rimanenze*

Le rimanenze di magazzino, rappresentate da parti di ricambio, ammontano al 31 dicembre 2006 a 62.802 migliaia di Euro (52.831 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e la movimentazione avvenuta nel corso dell'esercizio è stata la seguente:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>	<b>Variazione netta</b>	<b>var.ne per cambiamento criterio</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>
Magazzino fiduciario	53.567	5.187	2.175	60.929
Magazzino diretto	4.423	(165)	2.618	6.876
	<b>57.990</b>	<b>5.022</b>	<b>4.793</b>	<b>67.805</b>
Fondo Svalutazione magazzino	(5.159)	156	0	(5.003)
<b>Totale netto</b>	<b>52.831</b>	<b>5.178</b>	<b>4.793</b>	<b>62.802</b>

L'incremento netto pari a 9.971 migliaia di Euro è dovuto ai seguenti elementi: i) acquisto di parti di ricambio di prima dotazione per sistemi di recente fornitura nonché approvvigionamento di materiali consumabili a supporto principalmente dei sistemi radar nazionali per 5.067 migliaia di Euro; ii) rilevazione delle parti di ricambio conseguenti al cambiamento di principio contabile per complessivi 4.904 migliaia di Euro, di cui 4.793 migliaia di Euro contabilizzati tra i proventi della gestione straordinaria in quanto relativi al valore delle suddette rimanenze al 31 dicembre 2005 e per 111 migliaia di Euro rilevati nella gestione ordinaria. Il cambiamento di principio contabile, effettuato previo accertamento delle quantità in giacenza mediante inventari fisici eseguiti nel corso del 2006, si è reso opportuno al fine di ottimizzare la logistica della gestione delle scorte di magazzino.

Con riferimento al fondo svalutazione magazzino si evidenzia che lo stesso copre le parti di ricambio presenti nel magazzino fiduciario che risultano obsolete e destinate al fuori uso. La variazione netta dell'esercizio, per 156 migliaia di Euro, si riferisce ad un utilizzo di 248 migliaia di Euro a seguito di rettifiche inventariali e ad una svalutazione per 92 migliaia di Euro al fine di allineare tale fondo alle reali possibilità di utilizzo.

Le parti di ricambio presenti nel magazzino fiduciario sono depositate presso la società controllata Vitrociset Sistemi S.r.l. 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 351.534 migliaia di Euro (243.315 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e sono così composti:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>
Credito verso Eurocontrol	104.172	113.324
Credito verso Ministero dell'Econ. e Finanze	230.256	149.730
Credito verso Ministero dei Trasporti	30.000	0
Crediti verso altri clienti	9.332	8.915
Crediti in sofferenza	3.372	4.849
	<b>377.132</b>	<b>276.818</b>
Fondo svalutazione crediti	(25.598)	(33.503)
<b>Totale crediti verso clienti</b>	<b>351.534</b>	<b>243.315</b>

Il “credito verso Eurocontrol” si riferisce ai corrispettivi derivanti dai ricavi di rotta e di terminale non ancora incassati al 31 dicembre 2006 pari rispettivamente a 89.843 migliaia di Euro e 14.329 migliaia di Euro. Il decremento netto del credito è dovuto, oltre che a maggiori incassi nell’esercizio anche all’effetto derivante dalla Legge 248/05 sui requisiti di sistema che ha esteso l’applicazione della tariffa di terminale in misura ridotta del 50% anche ai voli comunitari. Si fa presente che nei mesi successivi alla chiusura dell’esercizio sono stati incassati 35 milioni di Euro.

Il “credito verso il Ministero dell’Economia e Finanze” pari a 230.256 migliaia di Euro riguarda la parte del servizio di assistenza al volo prestato dall’Enav che per legge risulta a carico di tale Ministero comprensiva anche di quanto previsto dalla legge 248 del 2 dicembre 2005 all’art. 11 sexies, e cioè: i) le agevolazioni a favore dei vettori per il servizio di terminale nazionale e comunitario; ii) il riconoscimento dei costi connessi agli aeroporti a basso traffico e anche agli aeroporti maggiori fino alla concorrenza dei costi equivalenti allo sviluppo dell’1,5% delle unità di servizio su base nazionale; iii) i voli di stato e voli umanitari. L’incremento netto dell’esercizio è stato pari a 80.526 migliaia di Euro. Il credito al 31 dicembre 2006 include circa 92 milioni di Euro relativi agli anni 2004 e 2005 il cui incasso potrà avvenire, come viene affermato a livello Ministeriale, solo successivamente alla



definizione del contratto di programma e di servizio 2004/2006 in corso di perfezionamento. Non sussistono in ogni caso dubbi sulla esigibilità di tale credito, ma per il ritardo nella riscossione, la società sarà costretta a ricorrere al mercato del credito.

Il “credito verso il Ministero dei Trasporti” accoglie il contributo in conto esercizio finalizzato a compensare i costi sostenuti da Enav per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa come previsto dall’art. 11 septies della Legge 248.

I “crediti in sofferenza” interamente svalutati, si riferiscono ai crediti per l’assistenza al volo sorti precedentemente all’adesione ad Eurocontrol. Il decremento di 1.477 migliaia di Euro si riferisce agli incassi registrati nel corso dell’esercizio, rilevati tra i proventi della gestione ordinaria.

Il “fondo svalutazione crediti” pari a 25.598 migliaia di Euro (33.503 migliaia di euro al 31 dicembre 2005) ha subito nel periodo un decremento netto pari a 7.905 migliaia di Euro in seguito alle seguenti movimentazioni:

Descrizione	Saldo al 31.12.05	Incrementi	Decrementi		Saldo al 31.12.06
			cancellazioni	utilizzi	
Fondo svalutazione crediti	33.503	1.260	(4.485)	(4.680)	25.598
<b>Totale</b>	<b>33.503</b>	<b>1.260</b>	<b>(4.485)</b>	<b>(4.680)</b>	<b>25.598</b>

L’incremento dell’esercizio pari a 1.260 migliaia di Euro, si riferisce alla svalutazione di crediti dubbi riguardanti principalmente crediti per ricavi di rotta verso vettori per i quali sono iniziate delle procedure concorsuali o che hanno chiuso l’attività nel corso dell’esercizio. Il decremento, pari a complessivi 9.165 migliaia di Euro, si riferisce per 4.485 migliaia di Euro a cancellazioni di crediti in quanto considerati non più recuperabili e riguardanti i crediti di rotta, e per 4.680 migliaia di Euro all’incasso di crediti svalutati prudenzialmente negli esercizi precedenti di cui per 1.477 migliaia di Euro relativi a quote di piani di rientro su crediti in sofferenza.

*Crediti verso imprese controllate*

Il saldo al 31 dicembre 2006, pari a 476 migliaia di Euro (95 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005), si riferisce per 234 migliaia di Euro al credito verso la società controllata Sicta per il canone di locazione degli uffici di proprietà di Enav e per 242 migliaia di Euro a crediti commerciali verso la controllata Vitrociset Sistemi S.r.l..

*Crediti tributari*

Ammontano complessivamente a 189.761 migliaia di Euro (188.362 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e sono così composti:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>
<i>Entro i dodici mesi</i>		
Credito verso erario per IVA	15.675	60.822
Credito verso erario per IVA da accordo transattivo	0	23.125
Credito per imposte dirette	6.998	0
<i>Totale entro i dodici mesi</i>	<i>22.673</i>	<i>83.947</i>
<i>Oltre i dodici mesi</i>		
Credito verso erario per IVA	167.088	104.415
<i>Totale oltre i dodici mesi</i>	<i>167.088</i>	<i>104.415</i>
<b>Totale complessivo</b>	<b>189.761</b>	<b>188.362</b>

Il “credito verso erario per IVA” oltre i dodici mesi, pari a 167.088 migliaia di Euro, si è incrementato nell’esercizio per complessivi 62.673 migliaia di Euro relativi per 60.000 migliaia di Euro all’IVA chiesta a rimborso in sede di Unico 2006 e relativa ai periodi successivi al primo trimestre 2003 e per 2.673 migliaia di Euro per gli interessi maturati sul credito richiesto a rimborso negli anni precedenti. 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.

Il “credito verso erario per IVA da accordo transattivo”, pari a 23.125 migliaia di Euro, si è azzerato nel corso dell’esercizio in seguito all’incasso dell’ultima rata avvenuto nel mese di maggio.

Il credito per imposte dirette si riferisce interamente al credito d'imposta IRES determinato dalla differenza tra gli acconti versati e dalle ritenute subite pari complessivamente a 25.093 migliaia di Euro ed il debito per l'imposta dell'esercizio pari a 18.095 migliaia di Euro.

#### *Imposte anticipate*

Ammontano a 9.471 migliaia di Euro (11.331 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e sono iscritte prevalentemente su fondi rischi tassati, fondo svalutazione crediti e fondo svalutazione rimanenze. Il decremento netto dell'esercizio pari a 1.860 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. 4 allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte anticipate, le variazioni subite nell'esercizio e l'aliquota di imposta applicata. 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 4.980 migliaia di Euro (8.534 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) ed è così composta:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>
Credito per gestione patrimoniale	525	2.830
Credito verso ASI	2.100	2.100
Depositi cauzionali	425	429
Crediti verso il personale	379	546
Credito verso Amministrazione Difesa	168	199
Crediti diversi	5.005	6.052
	<b>8.602</b>	<b>12.156</b>
Fondo svalutazione altri crediti	(3.622)	(3.622)
<b>Totale</b>	<b>4.980</b>	<b>8.534</b>

Il “credito per gestione patrimoniale” si riferisce alla liquidità in euro ed in valuta non investita in titoli al 31 dicembre 2006 dalla società che gestisce gli investimenti finanziari di Enav ed adeguata ai cambi di fine periodo.

Il “credito verso l’Agenzia Spaziale Italiana (ASI)” pari a 2.100 migliaia di Euro, è sorto in seguito al pagamento eseguito da Enav nel precedente esercizio, del quinto protocollo aggiuntivo e risultato successivamente non dovuto in quanto tale ricerca è finanziata con i fondi della legge 10/2001.

La voce “crediti diversi” include il credito per anticipi missioni erogate, già oggetto di indagine da parte dell’autorità giudiziaria e svalutato prudenzialmente nell’esercizio precedente per 3.622 migliaia di Euro, per il quale si evidenzia che a seguito di due decreti emessi nel 2006, è stato effettuato il sequestro conservativo di un quinto delle pensioni, del fondo TFS e TFR, oltre al sequestro dei conti correnti e per alcuni soggetti anche delle proprietà immobiliari.

#### *Credito per balance Eurocontrol*

Il “credito per balance Eurocontrol”, interamente con scadenza oltre i 12 mesi, ammonta a 1.113 migliaia di Euro (16.001 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005). 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 2006 a 46.054 migliaia di Euro, con un decremento rispetto all’esercizio precedente di 177.161 migliaia di Euro. Tale riduzione è legata sia allo svincolo delle obbligazioni indicizzate quinquennali emesse da BNL per 80.000 migliaia di Euro, avvenuto nel mese di gennaio 2006, che al disinvestimento effettuato nel corso dell’esercizio, della quasi totalità della gestione patrimoniale esercitata in nome e per conto di Enav dalla società Pioneer Investments.

Il portafoglio titoli al 31 dicembre 2006 è così composto:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>
<b>Gestione patrimoniale</b>		
Altre partecipazioni	0	2.335
<b>Altri titoli:</b>		
Obbligazioni e titoli di stato	1.416	85.619
Fondi azionari	0	3.096
Fondi chiusi immobiliari	0	3.978
Fondi Hedge	3.241	6.987
	<b>4.657</b>	<b>99.680</b>
<b>Totale gestione patrimoniale</b>	<b>4.657</b>	<b>102.015</b>
<b>Altri titoli:</b>		
Obbligazioni BNL	0	80.000
Fondi assicurativi	41.397	41.200
<b>Totale altri titoli comprensivi della gestione patrimoniale</b>	<b>46.054</b>	<b>220.880</b>
<b>Totale attività finanziarie che non costituiscono imm.ni</b>	<b>46.054</b>	<b>223.215</b>

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni al 31 dicembre 2006 sono relative ad investimenti nella gestione patrimoniale per 4.657 migliaia di Euro, all'investimento nei fondi assicurativi AIG per 40.402 migliaia di Euro, e nei fondi RAS per 995 migliaia di Euro.

L'attività di gestione patrimoniale nell'arco dell'esercizio, ha generato un provento finanziario netto pari a 2.211 migliaia di Euro. I titoli in portafoglio al 31 dicembre 2006 non hanno generato adeguamenti al valore di mercato e presentano una plusvalenza latente di 564 migliaia di Euro.

I fondi assicurativi AIG hanno generato nel corso dell'esercizio: i) un onere netto per 166 migliaia di Euro dovuto a spese di gestione e oneri da negoziazione per 766 migliaia di Euro compensati da un provento finanziario di 600 migliaia di Euro connesso al bonus di ingresso riconosciuto dal gestore e maturato nel corso dell'esercizio; ii) una minusvalenza da valutazione per adeguamento al minor valore tra il costo di carico ed il valore di mercato per 32 migliaia di Euro.

Si evidenzia che gli investimenti finanziari, avviati nel 2004, hanno evidenziato un rendimento economico complessivamente positivo al 31 dicembre 2006, come indicato nei rispettivi

bilanci, per circa 10,3 milioni di Euro costituito dalla differenza tra le plusvalenze realizzate e latenti ed il minor valore delle valutazioni effettuate. In tal senso, il rendimento medio annuo degli investimenti finanziari è stato di circa il 4%.

#### *Disponibilità liquide*

La voce in oggetto accoglie le disponibilità liquide presso banche e Tesoreria Centrale ed ammonta complessivamente a 15.749 migliaia di Euro al 31 dicembre 2006 (29.723 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) comprensivo degli interessi maturati pari a 1.274 migliaia di Euro.

#### RATEI E RISCONTI

Il saldo al 31 dicembre 2006 della voce in oggetto è pari a 220 migliaia di Euro (1.375 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) ed è relativa principalmente ai risconti attivi. Il decremento rispetto all'esercizio precedente è principalmente connesso al disinvestimento della gestione patrimoniale.

**PASSIVITA'****PATRIMONIO NETTO**

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2006 è così composto:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>
Capitale sociale (*)	1.121.744	1.121.744
Riserva legale	3.736	2.536
<i>Altre riserve:</i>		
a) Riserva ex L. 292/93	9.189	9.189
b) Riserva straordinaria	961	961
c) Riserva contributi in conto capitale	51.816	51.816
Utili/(Perdite) portati a nuovo	0	0
Utile/(Perdita) dell'esercizio	32.705	24.009
<b>Totale</b>	<b>1.220.151</b>	<b>1.210.255</b>

(\*) 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. 5 e 6 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 29 marzo 2006, è stato deliberato di: i) accantonare a riserva legale il 5% del risultato d'esercizio per un importo pari a 1.200 migliaia di Euro; ii) riportare a riserva per utili a nuovo il restante importo pari a 22.809 migliaia di Euro successivamente destinato ad incremento del fondo di stabilizzazione tariffe.

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

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

- “Riserva straordinaria” pari a 961 migliaia di Euro formata per 226 migliaia di Euro dal surplus di patrimonio netto e per la differenza pari a 735 migliaia di Euro dal residuo utile d’esercizio 2004;
- “Riserva contributi in conto capitale” pari a 51.816 migliaia di Euro formata dai contributi in conto capitale ricevuti nel periodo 1996/2002 ed esposti al netto delle relative imposte differite.

### FONDI PER RISCHI ED ONERI

Ammontano complessivamente a 57.719 migliaia di Euro (64.331 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e la composizione e movimentazione dell’esercizio è riportata nella seguente tabella:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Decrementi</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>
Fondo imposte	203	0	(203)	0
Fondo imposte differite	4.531	157	(4.208)	480
<b>Totale</b>	<b>4.734</b>	<b>157</b>	<b>(4.411)</b>	<b>480</b>
<i>Altri fondi:</i>				
Fondo rischi per il contenzioso con il personale	13.983	0	(822)	13.161
Fondo rischi per altri contenziosi in essere	3.900	1.549	0	5.449
Fondo stabilizzazione tariffe	41.714	22.809	(25.894)	38.629
<b>Totale altri fondi</b>	<b>59.597</b>	<b>24.358</b>	<b>(26.716)</b>	<b>57.239</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>64.331</b>	<b>24.515</b>	<b>(31.127)</b>	<b>57.719</b>

Il decremento del “fondo imposte” per 203 migliaia di Euro è dovuto alla chiusura del contenzioso fiscale inerente l’Irap del 1999 che si è concluso positivamente per Enav. In relazione agli altri contenziosi in essere, non sussistono passività potenziali a carico della società.

Il decremento del “fondo imposte differite” per 4.208 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 157 migliaia di Euro si riferisce alla rilevazione di imposte differite su utili su cambi non



realizzate e sulla svalutazione crediti solo fiscale. Si rimanda al prospetto di dettaglio n. 4 in allegato alla presente nota integrativa che evidenzia il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato la rilevazione di imposte differite, le variazioni subite nell'esercizio e l'aliquota di imposta applicata.

Il decremento del “fondo rischi per contenzioso con il personale” è dovuto ai contenziosi risolti nel corso dell'esercizio per complessivi 822 migliaia di Euro. Con riferimento al contenzioso con il personale riguardante il premio di produzione, è da evidenziare che nel mese di novembre 2006 l'azienda ha vinto un'ulteriore controversia riguardante oltre cinquecento dipendenti. In considerazione del fatto che quasi la totalità delle controversie in merito al premio di produzione hanno avuto esito favorevole, non si ritiene che sussistano presupposti per poter procedere ad un accantonamento a fondo rischi.

Il “fondo rischi per altri contenziosi in essere” si è incrementato nell'esercizio per 1.549 migliaia di Euro, a fronte della quantificazione effettuata di due probabili passività in relazione ad una sentenza di primo grado dove la società è risultata soccombente e ad un contenzioso in essere con una società di gestione aeroportuale.

In linea con quanto effettuato nel bilancio d'esercizio 2005, 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 2006, è stato di 25.894 migliaia di Euro ed ha interessato solo la tariffa di rotta. L'incremento del fondo di 22.809 migliaia di Euro è dovuto alla destinazione di quota parte del risultato d'esercizio 2005 come deliberato dall'assemblea ordinaria del 29 marzo 2006.

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. Allo stesso fine il fondo è stato utilizzato nell'esercizio precedente per 9.975

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

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

#### TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Riguarda le indennità da corrispondere alla cessazione del rapporto di lavoro maturate a favore dei dipendenti alla data del 31 dicembre 2006, 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:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Decrementi</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>
Trattamento di fine rapporto	44.181	10.348	(8.323)	46.206
<b>Totale</b>	<b>44.181</b>	<b>10.348</b>	<b>(8.323)</b>	<b>46.206</b>

L'incremento del fondo TFR, pari a 10.348 migliaia di Euro, si riferisce all'accantonamento dell'esercizio comprensivo della rivalutazione.

I decrementi pari a complessivi 8.323 migliaia di Euro riguardano principalmente: i) le liquidazioni di TFR in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro e anticipi erogati al personale che ne ha fatto richiesta per 3.016 migliaia di Euro; ii) la quota di TFR inerente la previdenza integrativa del personale non dirigente (Prevaer) per 4.905 migliaia di Euro di cui 2.498 migliaia di Euro versati nel mese di luglio 2006 e per 2.407 migliaia di Euro versati nel mese di gennaio 2007. A tal fine l'importo è stato classificato nell'ambito della voce altri

debiti; iii) la quota di TFR da girare al Fondo di previdenza complementare dirigenti (Previndai) per 258 migliaia di Euro.

## DEBITI

I debiti, interamente con scadenza entro i 12 mesi, ammontano complessivamente a 370.879 migliaia di Euro (296.087 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e sono così composti:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>
Debiti verso banche	80.000	0
Acconti	55.909	59.182
Debiti verso fornitori	132.160	138.096
Debiti verso controllate	4.639	1.310
Debiti tributari	8.963	14.830
Debiti verso istit. di previdenza e sicurezza sociale	21.553	22.490
<b>Altri debiti:</b>		
Debiti verso il personale	33.635	30.094
Debiti verso l'azionista per dividendi	25.000	25.000
Debiti per previdenza integrativa	3.523	3.787
Altri debiti	2.898	1.298
	<b>65.056</b>	<b>60.179</b>
Debiti per balance Eurocontrol	2.599	0
<b>Totale</b>	<b>370.879</b>	<b>296.087</b>

### *Debiti verso banche*

Per il pagamento connesso all'acquisto delle quote del 100% del capitale sociale della Vitrociset Sistemi S.r.l. si è fatto ricorso ad affidamenti bancari concessi da primari Istituti di Credito per complessivi 80.000 migliaia di Euro, che sono stati erogati da BNL e Unicredit nel mese di dicembre 2006. Le condizioni a cui sono regolati sono le seguenti:

- a) linea di credito concessa da BNL nel mese di novembre per un totale massimo complessivo di 150.000 migliaia di Euro utilizzata per 40.000 migliaia di Euro. Linea di credito utilizzabile liberamente fino a 75.000 migliaia di Euro e regolata al tasso pari alla media mensile dell'Euribor 1 mese (base 365) incrementato di uno spread di 0,10 punti percentuali, senza la previsione di un termine massimo di rientro ma con possibilità di effettuare rimborsi in qualsiasi momento;

- b) linea di credito concessa da Unicredit per un ammontare complessivo di 150.000 migliaia di Euro ed utilizzata per 40.000 migliaia di Euro nel mese di dicembre 2006 con scadenza il 14 aprile 2007 rinnovabile fino ad un massimo di 18 mesi dal momento dell'erogazione. Il tasso applicato è pari all'Euribor trimestrale/mensile (base 365) maggiorato di uno spread di 0,10 punti percentuali e rimborsabile in un'unica soluzione alla scadenza.

#### *Acconti*

Ammontano a complessivi 55.909 migliaia di Euro (59.182 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e 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 50.762 migliaia di Euro e, per 5.147 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 per le prestazioni rese in regime di esenzione tariffaria e per i contributi sugli aeroporti.

#### *Debiti verso fornitori*

I "debiti verso fornitori" ammontano a 132.160 migliaia di Euro (138.096 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) comprensivi delle fatture da ricevere per 25.879 migliaia di Euro. Tale debito è diminuito nei mesi successivi in seguito ai pagamenti effettuati per un importo pari a circa 30,5 milioni di Euro.

#### *Debiti verso controllate*

I debiti verso controllate pari a 4.639 migliaia di Euro (1.310 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) si riferiscono per 1.342 migliaia di Euro al debito verso il Consorzio Sicta e per 3.297 migliaia di Euro al debito verso la Vitrociset Sistemi S.r.l. collegati ai contratti conferiti nel Ramo d'Azienda dalla Vitrociset S.p.A. riguardanti sia fatture ricevute che da ricevere al 31 dicembre 2006. Tutti i debiti hanno scadenza entro i 12 mesi.

*Debiti tributari*

I “debiti tributari” pari a complessivi 8.963 migliaia di Euro (14.830 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) si riferiscono principalmente a: i) ritenute effettuate al personale dipendente e versate nel mese di gennaio 2007 per 8.346 migliaia di Euro; ii) IRAP di competenza dell’esercizio pari ad un importo lordo di 18.632 migliaia di Euro che, esposta al netto degli acconti versati pari a 18.167 migliaia di Euro, ammonta a 465 migliaia di Euro.

*Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale*

Il “debito verso istituti di previdenza e sicurezza sociale” pari a 21.553 migliaia di Euro, (22.490 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005), si riferisce oltre che agli oneri sociali maturati sulle competenze relative al mese di dicembre del personale dipendente e versate nel mese successivo, comprensivo dell’INAIL pari a 2.411 migliaia di Euro, anche ai contributi relativi al costo del personale rilevato per competenza, pari a 7.806 migliaia di Euro.

*Altri debiti*

Gli altri debiti ammontano a 65.056 migliaia di Euro (60.179 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e sono così composti:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>
<b><i>Altri debiti:</i></b>		
Debiti verso il personale	33.635	30.094
Debito verso l'azionista per dividendi	25.000	25.000
Debiti per previdenza integrativa	3.523	3.787
Altri	2.898	1.298
<b>Totale</b>	<b>65.056</b>	<b>60.179</b>

Il “debito verso il personale” pari a 33.635 migliaia di Euro accoglie principalmente: i) il debito per ferie maturate e non godute per 10.342 migliaia di Euro (9.766 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005); ii) i debiti connessi al personale per complessivi 23.212 migliaia di Euro, relativi a straordinario, ore aggiuntive e maggiorazioni per lavoro in turno di competenza dell’esercizio pari a 6.695 migliaia di Euro e al premio di risultato sia per la quota residua da erogare relativa al 2005 che l’accantonamento dell’esercizio per complessivi 16.517 migliaia di Euro. A tal fine si evidenzia che nel mese di maggio 2006 è stato siglato un accordo con le parti sindacali in cui sono stati definiti nuovi criteri per la determinazione della parte variabile del Premio di Risultato direttamente collegato ai ricavi da Unità di Servizio.

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. Tale debito è stato pagato nel mese di marzo 2007.

I “debiti per previdenza integrativa” pari a complessivi 3.523 migliaia di Euro riguarda l’importo da versare ai fondi di previdenza aziendali quali Prevaer e Previndai.

#### *Debito per balance Eurocontrol*

Il “debito per balance Eurocontrol” ammonta a 2.599 migliaia di Euro. Per il commento a tale voce, si rimanda a quanto riportato nell’apposito paragrafo posto nella parte finale della presente nota integrativa.

#### RATEI E RISCOINTI PASSIVI

Si riferiscono interamente a risconti passivi ed ammontano, al 31 dicembre 2006, a 128.315 migliaia di Euro (109.602 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e sono così formati:

- contributi PON ricevuti per specifici investimenti effettuati negli aeroporti del sud per 127.461 migliaia di Euro (108.144 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005). La variazione dell’esercizio è dovuta all’effetto netto tra contributi ricevuti nel 2006 pari a 30.233 migliaia di Euro (10.638 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) ed il rigiro al conto economico del risconto per 10.916 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. La tabella di seguito riportata evidenzia la movimentazione avvenuta nel corso degli esercizi (in migliaia di Euro):

<b>Descrizione</b>	<b>Importi</b>
Contributi incassati nel 2002	11.314
Contributi incassati nel 2003	22.018
Utilizzi nel 2003	(3.780)
<b>Saldo al 31 dicembre 2003</b>	<b>29.552</b>
Contributi incassati nel 2004	89.230
Utilizzi nel 2004	(5.707)
<b>Saldo al 31 dicembre 2004</b>	<b>113.075</b>
Contributi incassati nel 2005	10.638
Utilizzi nel 2005	(15.569)
<b>Saldo al 31 dicembre 2005</b>	<b>108.144</b>
Contributi incassati nel 2006	30.233
Utilizzi nel 2006	(10.916)
<b>Saldo al 31 dicembre 2006</b>	<b>127.461</b>

- contributi europei ricevuti sul progetto d'investimento Cristal Med per 220 migliaia di Euro che parteciperanno al risultato d'esercizio con lo stesso criterio dei contributi PON, sopra riportato;
- plusvalenza legata all'investimento finanziario AIG pari a 600 migliaia di Euro (1.200 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005), con un decremento nell'esercizio di 600 migliaia di Euro in seguito al rigiro a conto economico della quota maturata, iscritta tra i proventi della gestione finanziaria.

Nel corso dell'esercizio si è azzerato il risconto passivo relativo all'attualizzazione del credito IVA oggetto di transazione, pari a 259 migliaia di Euro, a seguito dell'incasso dell'ultima rata.

**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 9.360 migliaia di Euro di cui a favore dell'Amministrazione Finanziaria per crediti IVA a rimborso 7.684 migliaia di Euro e locazioni passive per 485 migliaia di Euro;
- iii) garanzie ricevute a fronte della corretta esecuzione di contratti di fornitura stipulati per 61.761 migliaia di Euro.



**Commento alle voci di Conto Economico**Valore della produzione*Ricavi delle vendite e delle prestazioni*

I ricavi delle vendite e delle prestazioni al 31 dicembre 2006 ammontano a 673.507 migliaia di Euro (684.555 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) registrando un decremento di 11.048 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente. In tale decremento incide il rigiro del balance n-2 per un importo pari a -14.888 migliaia di Euro che aveva generato nell'esercizio 2004 un balance positivo sostanzialmente legato alle minori Unità di Servizio effettivamente sviluppate rispetto alla previsione iniziale utilizzata ai fini tariffari e comunicata da Eurocontrol.

La voce in oggetto è così composta:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>	<b>Variazioni</b>
<b><u>Ricavi delle vendite e delle prestazioni:</u></b>			
Ricavi di rotta	475.830	475.791	39
Ricavi di terminale	45.648	74.055	(28.407)
Utilizzo balance n-2	(14.888)	16.694	(31.582)
<b><u>Esenzioni:</u></b>			
Rotta	19.466	22.518	(3.052)
Terminale	30.699	22.494	8.205
Aeroporti a basso traffico	60.521	57.762	2.759
Aeroporti maggiori	28.921	0	28.921
<b><i>Totale esenzioni</i></b>	<b>139.607</b>	<b>102.774</b>	<b>36.833</b>
Rettifiche tariffe per balance dell'anno	(2.599)	1.113	(3.712)
Utilizzo fondo stabilizzazione tariffe	25.894	9.975	15.919
<b><i>Effetto balance</i></b>	<b>23.295</b>	<b>11.088</b>	<b>12.207</b>
Ricavi da business complementari	4.015	4.153	(138)
<b>Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>673.507</b>	<b>684.555</b>	<b>(11.048)</b>

I ricavi di rotta pari a 475.830 migliaia di Euro risultano sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente rappresentando un effetto positivo in quanto le maggiori Unità di Servizio sviluppate nel 2006 rispetto all'esercizio precedente, pari al 3,1% del traffico pagante, sono riuscite a compensare l'effetto derivante dalla riduzione della tariffa pari a 67,50 Euro nel 2006 rispetto a 69,39 Euro nel 2005.

I ricavi di terminale pari a 45.648 migliaia di Euro, subiscono una riduzione di 28.407 migliaia di Euro nonostante vi sia stato un incremento delle Unità di Servizio connesse al traffico pagante di circa il 5,5% rispetto all'esercizio precedente. Tale decremento è dovuto non solo alla riduzione della tariffa applicata (2,23 Euro nel 2006 rispetto a 2,97 Euro nel 2005) ma anche all'entrata in vigore della legge 248 del 2 dicembre 2005 sui requisiti di sistema che ha esteso l'applicazione della tariffa di terminale in misura ridotta del 50% anche ai voli comunitari, importo che risulta a carico dello Stato incrementando le esenzioni di terminale.

I ricavi legati alle esenzioni pari a complessivi 139.607 migliaia di Euro, registrano un incremento netto di 36.833 migliaia di Euro, connesso sia all'andamento del traffico che agli effetti derivanti dalla legge 248/05. Nello specifico: i) riduzione delle esenzioni di rotta per 3.052 migliaia di Euro, come effetto combinato delle minori Unità di Servizio esenti (-7,7%) e della riduzione della relativa tariffa; ii) incremento delle esenzioni di terminale per 8.205 migliaia di Euro dato da una riduzione per minori Unità di Servizio esenti (-14,9%) e minor tariffa applicata, ed un incremento per il riconoscimento della tariffa ridotta del 50% sui voli comunitari a carico dello Stato, come da legge 248/05; iii) incremento per 2.759 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente del contributo sugli aeroporti a basso traffico che hanno sviluppato Unità di Servizio inferiori all'1,5% per l'entrata di un altro aeroporto nella soglia del basso traffico; iv) estensione dal 2006 del contributo a carico dello Stato anche agli aeroporti maggiori fino alla concorrenza dei costi necessari per fornire Unità di Servizio pari all'1,5% su base nazionale che ammonta a 28.921 migliaia di Euro.

Per omogeneità con l'impostazione del bilancio d'esercizio 2005, il balance dell'esercizio, pari a negativi 2.599 migliaia di Euro è determinato come di seguito esposto:

- effetto negativo pari a 10.073 migliaia di Euro connesso alla variazione delle Unità di Servizio consuntive del 2006 (+ 3,1% del traffico di rotta commerciale) e la previsione iniziale di Eurocontrol (+ 1,9%);
- effetto positivo pari a 7.474 migliaia di Euro relativo alla differenza tra i costi preventivi, inseriti in tariffa nel 2005, e quanto effettivamente consuntivato e comunicato ad Enav successivamente alla chiusura dell'esercizio 2005 da Eurocontrol ed Aeronautica Militare Italiana.

Inoltre, in conformità a quanto già effettuato nei bilanci d'esercizio precedenti, e al fine di mantenere stabile la tariffa, i maggiori costi dell'esercizio, generati secondo i principi emanati da Eurocontrol di determinazione della base di calcolo dei canoni di rotta, rispetto ai ricavi, hanno determinato l'esigenza di utilizzare il "Fondo di stabilizzazione tariffe", come previsto in sede assembleare, per 25.894 migliaia di Euro; utilizzo connesso esclusivamente alla rotta. L'utilizzo di tale Fondo non concorre alla determinazione del reddito imponibile.

#### *Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni*

La voce in oggetto, pari a 1.549 migliaia di Euro (2.101 migliaia di Euro), si riferisce interamente alla capitalizzazione dei costi del personale che svolge la propria attività sui programmi di investimento in corso di esecuzione.

#### *Altri ricavi e proventi*

Gli altri ricavi e proventi ammontano complessivamente a 48.240 migliaia di Euro (34.472 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) con un incremento netto nell'esercizio di 13.768 migliaia di Euro dovuto a diversi elementi, tra cui:

- riconoscimento ad Enav di un contributo in conto esercizio, rilevato secondo quanto disciplinato dai principi contabili, per 30.000 migliaia di Euro, come previsto dall'art. 11 septies della Legge 248/05, al fine di compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa;
- assorbimento a conto economico di quota del risconto passivo su finanziamenti PON per un importo pari a 10.916 migliaia di Euro (15.569 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005);
- utilizzo del fondo svalutazione crediti per 4.680 migliaia di Euro in seguito all'incasso di crediti precedentemente svalutati (8.009 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005);
- rimborso ricevuto dalle Assicurazioni Generali per 656 migliaia di Euro (2.361 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) per le spese legali sostenute in ambito giudiziale.

#### Costi della produzione

Ammontano al 31 dicembre 2006 a 652.636 migliaia di Euro (677.509 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) con un decremento netto di 24.873 migliaia di Euro.

La composizione dei costi della produzione è riportata nella seguente tabella:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Costi della produzione</b>			
<i>Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>	7.600	8.657	(1.057)
<i>Per servizi:</i>			
- costi di manutenzione	92.886	90.040	2.846
- contribuzione Eurocontrol e Ceats	47.213	47.147	66
- costi per utenze e telecomunicazioni	27.207	26.328	879
- premi assicurativi	7.430	6.933	497
- pulizia e vigilanza	7.552	8.015	(463)
- altri costi riguardanti il personale	7.527	7.190	337
- costi di ricerca e sviluppo	237	11.166	(10.929)
- altre spese per servizi	16.211	20.429	(4.218)
<i>Totale costi per servizi</i>	<i>206.263</i>	<i>217.248</i>	<i>(10.985)</i>
<i>Per godimento beni di terzi</i>	4.136	3.813	323
<i>Per il personale</i>	329.529	324.892	4.637
<i>Ammortamenti e svalutazioni:</i>			
- immobilizzazioni immateriali	4.369	764	3.605
- immobilizzazioni materiali	101.388	119.957	(18.569)
- svalutazione crediti e delle immobilizzazioni	1.413	8.558	(7.145)
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>107.170</i>	<i>129.279</i>	<i>(22.109)</i>
<i>Variazione delle rimanenze</i>	(5.178)	(7.654)	2.476
<i>Accantonamenti per rischi</i>	1.549	0	1.549
<i>Oneri diversi di gestione</i>	1.567	1.274	293
<b>Totale costo della produzione</b>	<b>652.636</b>	<b>677.509</b>	<b>(24.873)</b>

Il decremento netto dei “*costi per servizi*” di 10.985 migliaia di Euro deriva principalmente dall’effetto combinato delle seguenti voci:

- maggiori costi di manutenzione principalmente connessi all’accordo raggiunto con il fornitore per la maggiore prestazione erogata in termini di nuovi siti e nuovi impianti per complessivi 3.500 migliaia di Euro;
- minori costi di ricerca e sviluppo a seguito della conclusione del programma Mediterranean Free Flight (MFF) parzialmente finanziato con fondi di ricerca europei e del programma EGNOS finanziato dall’Agenzia Spaziale Italiana. Si fa presente che l’ENAV S.p.A. continua a investire nell’ambito della ricerca, i cui interventi sono presenti nel piano investimenti aziendale e classificati, per la natura pluriennale degli stessi, nell’ambito delle immobilizzazioni immateriali. Inoltre ENAV, svolge attività di ricerca sia attraverso il proprio Centro Sperimentale, che tramite la società controllata Sicta utilizzando prevalentemente finanziamenti a livello europeo, sulla base di un indirizzo che,

analogamente a quanto già realizzato con il progetto Galileo, vedrà ulteriormente concentrati gli sforzi connessi con la ricerca e sviluppo tramite la società europea “Joint Undertaking SESAR” istituita nel febbraio 2007 con regolamento europeo, alla cui attività parteciperà anche ENAV;

- decremento delle “altre spese per servizi” principalmente connesso ai minori costi di assistenza legale e di servizi di assistenza informatica.

La voce “ammortamenti e svalutazioni” registra un decremento di 22.109 migliaia di Euro dovuto, principalmente, ai minori ammortamenti delle immobilizzazioni materiali in seguito, alla rivisitazione della vita utile di alcune tipologie di cespiti al fine di rappresentarne più realisticamente la durata economica, come precedentemente commentato, portando l’aliquota media dal 14% al 10%. Tale riduzione, risponde anche alle richieste rivolte ad Enav dalle associazioni dei vettori (IATA) di rivedere la vita utile degli impianti in linea con gli altri Providers Europei. La rivisitazione della vita utile dei cespiti ha comportato minori ammortamenti per 34.403 migliaia di Euro che non ha inciso sul risultato d’esercizio in quanto la società opera secondo una logica di cost-recovery.

### Costi del personale

Il “costo del personale” al 31 dicembre 2006 ammonta a 329.529 migliaia di Euro (324.892 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005), ed è così composto:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>	<b>Variazioni</b>
<i>Per il personale:</i>			
Salari e stipendi, di cui:			
retribuzione fissa	174.076	171.337	2.739
retribuzione variabile	61.609	62.064	(455)
<i>Totale salari e stipendi</i>	<i>235.685</i>	<i>233.401</i>	<i>2.284</i>
Oneri sociali	73.712	74.675	(963)
Trattamento di fine rapporto	10.348	8.779	1.569
Altri costi	9.784	8.037	1.747
<b>Totale costo del personale</b>	<b>329.529</b>	<b>324.892</b>	<b>4.637</b>

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 4.637 migliaia di Euro è imputabile:

- i) per 2.739 migliaia di Euro alla maggiore retribuzione fissa connessa agli automatismi per avanzamenti di parametro contrattuale, all'innalzamento dei livelli di abilitazione professionale, al riconoscimento dell'inflazione programmata (+1,7%) e al differenziale di inflazione programmata e reale degli anni precedenti, come da accordo sindacale del 20 luglio 2006 con adeguamento a partire dalla retribuzione del 1° agosto 2006;
- ii) alla riduzione della retribuzione variabile per 455 migliaia di Euro per l'effetto combinato del decremento delle diarie relative alle missioni (1.035 migliaia di Euro) in seguito al pieno effetto del nuovo trattamento che prevede, per la quasi totalità delle missioni, il rimborso a piè di lista e all'incremento dei compensi per ore aggiuntive in seguito al maggiore valore unitario delle ore aggiuntive con decorrenza 1° gennaio 2006, come da accordo sindacale del 12 aprile 2006, in sostanziale invariabilità delle ore erogate a causa del sott'organico di personale CTA anche nel 2006;
- iii) alla diminuzione degli oneri sociali per 963 migliaia di Euro principalmente attribuibile al minor carico contributivo riguardante il premio di risultato ed un aumento per 1.569 migliaia di Euro per un maggiore accantonamento del trattamento di fine rapporto;
- iv) all'incremento degli altri costi per 1.747 migliaia di Euro dovuto sia all'erogazione di un maggior numero di borse di studio per gli allievi CTA dell'Academy di Forlì sia all'incentivo all'esodo riconosciuti dall'azienda al personale, incluso quello dirigente.

#### Proventi ed oneri finanziari

I proventi ed oneri finanziari al 31 dicembre 2006 sono pari a 7.141 migliaia di Euro (13.622 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005). Si registra un decremento netto di 6.481 migliaia di Euro principalmente imputabile ai risultati prodotti dalla gestione patrimoniale che, nel corso dell'esercizio, è stata oggetto di quasi completo disinvestimento.

Gli interessi ed altri oneri finanziari pari a complessivi 3.566 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 e ad AIG per i fondi assicurativi.

Il dettaglio degli oneri e proventi finanziari è riportato nella seguente tabella:

<b>Descrizione</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>	<b>Variazioni</b>
<b><u>Proventi ed oneri finanziari</u></b>			
Proventi da partecipazioni	300	223	77
<b><i>Altri proventi finanziari:</i></b>			0
- da titoli iscritti nell'attivo circolante	5.517	8.172	(2.655)
- <i>proventi diversi, di cui:</i>			
a) interessi attivi su credito iva a rimborso	2.674	2.674	0
b) interessi attivi su conti correnti bancari	1.274	1.541	(267)
c) interessi attivi su attualizzazione del credito iva	259	787	(528)
d) altri interessi attivi	902	1.116	(214)
<i>Totale proventi diversi</i>	<u>5.109</u>	<u>6.118</u>	<u>(1.009)</u>
<b><i>Totale altri proventi finanziari</i></b>	<b><u>10.626</u></b>	<b><u>14.290</u></b>	<b><u>(3.664)</u></b>
Interessi ed altri oneri finanziari	(3.566)	(1.309)	(2.257)
Utili e perdite su cambi	(219)	418	(637)
<b><u>Totale proventi ed oneri finanziari</u></b>	<b><u>7.141</u></b>	<b><u>13.622</u></b>	<b><u>(6.481)</u></b>

La voce “Utili e perdite su cambi” include una perdita netta non realizzata di 30 migliaia di Euro e un utile netto non realizzato di 249 migliaia di Euro.

#### Rettifiche di valore di attività finanziarie

La voce in oggetto mostra un importo netto negativo di 38 migliaia di Euro (-928 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) per effetto dell’adeguamento del portafoglio titoli al valore di mercato al 31 dicembre 2006.

#### Proventi ed oneri straordinari

Il saldo di tale voce mostra un importo netto negativo di 10.521 migliaia di Euro (2.399 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) ed è composto da:

- i) proventi straordinari per 6.720 migliaia di Euro (12.820 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005), che accolgono per 4.792 migliaia di Euro la valorizzazione delle parti di ricambio emerse in seguito al cambiamento di principio contabile, come precedentemente riportato. Il decremento di 6.100 migliaia di Euro è dovuto principalmente alla

rilevazione, nell'esercizio precedente, degli interessi attivi sul credito IVA chiesto a rimborso, riguardante gli anni precedenti;

- ii) oneri straordinari per 17.242 migliaia di Euro (10.421 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005), con un incremento di 6.821 migliaia di Euro. Tale incremento è essenzialmente connesso ai maggiori oneri del personale sostenuti in seguito agli effetti scaturenti dall'accordo siglato nel mese di maggio 2006 riguardante il premio di risultato 2005 per 8.740 migliaia di Euro. Gli oneri straordinari accolgono, inoltre, costi per servizi e del personale di competenza di precedenti esercizi per complessivi 8.003 migliaia di Euro. La voce imposte e tasse relative ad esercizi precedenti pari a 499 migliaia di Euro si riferisce principalmente alle maggiori imposte Ires ed Irap determinate in sede di Unico per complessive 344 migliaia di Euro rispetto al dato accantonato in bilancio al 31 dicembre 2005.

#### *Imposte sul reddito*

Le imposte sul reddito pari a complessivi 34.536 migliaia di Euro accolgono: i) le imposte correnti IRES per 18.095 migliaia di Euro (24.563 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005) e IRAP per 18.632 migliaia di Euro (16.182 migliaia di Euro al 31 dicembre 2005); ii) le imposte anticipate per -1.860 migliaia di Euro e le differite passive di 4.051 migliaia di Euro. Per un maggiore dettaglio al riguardo si rimanda a quanto già illustrato nel commento alle voci "Imposte anticipate" e "Fondo imposte differite".

Di seguito è riportato il dettaglio della composizione delle imposte correnti, anticipate e differite dell'esercizio 2006:

<b>Descrizione</b>	<b>IRES</b>	<b>IRAP</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>
<b>Imposte correnti</b>	<b>(18.095)</b>	<b>(18.632)</b>	<b>(36.727)</b>	<b>(40.745)</b>
<b>Imposte anticipate</b>				
Fondi tassati	(1.978)	0	(1.978)	(2.743)
Svalutazione rimanenze	(51)	18	(33)	(122)
Altri	134	17	151	(153)
<i>Totale imposte anticipate</i>	<b>(1.895)</b>	<b>35</b>	<b>(1.860)</b>	<b>(3.018)</b>
<b>Imposte differite</b>				
Contributi in conto capitale	3.545	457	4.002	9.003
Plusvalenze tassate	183	19	202	58
Altri	(153)	0	(153)	0
<i>Totale imposte differite</i>	<b>3.575</b>	<b>476</b>	<b>4.051</b>	<b>9.061</b>
<b>Totale imposte correnti, anticipate e differite</b>	<b>(16.415)</b>	<b>(18.121)</b>	<b>(34.536)</b>	<b>(34.702)</b>



*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 del debito per balance al 31 dicembre 2006:

<b>Descrizione</b>	<b>Anno di formazione</b>	<b>Saldo al 31.12.05</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Decrementi</b>	<b>Saldo al 31.12.06</b>
Credito per Balance	2004	14.888	0	(14.888)	0
	2005	1.113	0	0	1.113
<b>Totale credito per Balance</b>		<b>16.001</b>	<b>0</b>	<b>(14.888)</b>	<b>1.113</b>
Debito per Balance	2006	0	10.073	(7.474)	2.599
<b>Totale debito per Balance</b>		<b>0</b>	<b>10.073</b>	<b>(7.474)</b>	<b>2.599</b>

Il credito si è decrementato di 14.888 migliaia di Euro in seguito all’addebito a conto economico del balance positivo (costi maggiori dei ricavi) generatosi nel 2004.

La determinazione del balance al 31 dicembre 2006 ha generato un balance negativo (ricavi maggiori dei costi) per un importo netto di 2.599 migliaia di Euro, formato per 10.073 migliaia di Euro dalla maggiori Unità di Servizio realizzate nell’esercizio (3,05%) rispetto a quanto comunicato da Eurocontrol in sede di determinazione della tariffa (1,95%), importo decrementato per l’effetto dei maggiori costi comunicati da AMI a consuntivo rispetto al dato preventivo per 7.474 migliaia di Euro. Tale importo netto di 2.599 migliaia di Euro, rientrerà nella determinazione della tariffa per il 2008.

**Altre informazioni***Personale*

L'organico aziendale suddiviso per profilo professionale, nel corso dell'esercizio ha subito la seguente movimentazione:

	<b>31.12.06</b>	<b>31.12.05</b>
Dirigenti	69	71
Quadri	309	304
Impiegati	2.894	2.904
<b>Consistenza finale al 31 dicembre 2006</b>	<b>3.272</b>	<b>3.279</b>
<b>Consistenza media</b>	<b>3.286</b>	<b>3.297</b>

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

	<b>31.12.06</b>	<b>31.12.05</b>
Management e Coordinamento	378	375
Controllori traffico aereo	1.466	1.443
Esperti assistenza al volo	714	740
Operatori servizio meteo	32	34
Naviganti	22	22
Amministrativi	397	391
Tecnici	159	160
Personale informatico	91	90
Personale di supporto	13	24
<b>Consistenza finale al 31 dicembre 2006</b>	<b>3.272</b>	<b>3.279</b>

*Compensi amministratori e sindaci*

L'emolumento annuale erogato per il Consiglio di Amministrazione risulta pari a 569 migliaia di Euro, mentre quello per il Collegio Sindacale ammonta a 72 migliaia di Euro.

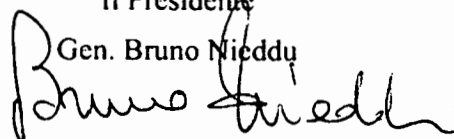
Il presente bilancio, composto dalla Relazione sulla Gestione, Stato patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e n. 6 prospetti allegati, corrisponde in modo veritiero alle risultanze delle scritture contabili.

Roma, 20 marzo 2007

Il presente bilancio è stato  
approvato in pari data  
dal Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Gen. Bruno Nicodù



PAGINA BIANCA

## BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

**Allegato n. 1**  
(in migliaia di Euro)

## Rendiconto Finanziario

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
<b>A - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI</b> (Indebitamento Finanziario netto a breve iniziale)	<b>29.723</b>	<b>170.453</b>
<b>B - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO</b>		
Risultato d'esercizio	32.705	24.009
Ammortamenti	105.757	120.720
(Plusvalenze) minusvalenze da realizzo immobilizzazioni	212	(398)
Decremento (incremento) dei crediti	(150.167)	(83.748)
Decremento (incremento) delle rimanenze	(9.972)	(7.654)
Decremento (incremento) ratei e risconti attivi	1.155	89
Variazione Fondo Rischi	(29.420)	(23.515)
Variazione netta del TFR	4.432	2.326
Incremento (decremento) debiti	51.565	63.822
Incremento (decremento) ratei e risconti passivi	18.713	(4.519)
Decremento delle attività Finanziarie che non costituiscono imm.ni	177.161	(45.107)
	<b>202.141</b>	<b>46.025</b>
<b>C - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>		
Investimenti in immobilizzazioni		
- immateriali	(26.954)	(9.002)
- materiali	(156.914)	(178.151)
- finanziarie	(112.247)	0
Prezzo di realizzo delle immobilizzazioni	0	398
	<b>(296.115)</b>	<b>(186.755)</b>
<b>D - FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>		
Nuovi finanziamenti	80.000	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
	<b>80.000</b>	<b>0</b>
<b>E - DISTRIBUZIONE DI UTILI</b>	-	-
<b>F - FLUSSO MONETARIO DELL'ESERCIZIO (B+C+D+E)</b>	<b>(13.974)</b>	<b>(140.730)</b>
<b>G - DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI</b> (Indebitamento Finanziario netto a breve Finale) (A+F)	<b>15.749</b>	<b>29.723</b>

**Allegato n. 2**  
(in migliaia di Euro)

**Movimentazione delle immobilizzazioni materiali**

Descrizione	Consistenza al 31 dicembre 2005			Variazioni del periodo			Consistenza al 31 dicembre 2006			
	Costo storico	Fondo amm.to	Saldo al 31.12.2005	Incrementi	Decrementi		Amm.to	Costo storico	Fondo amm.to	Saldo al 31.12.2006
					costo storico	f.do amm.to				
Terreni e fabbricati	170.165	(56.041)	114.124	37.475	(141)	23	(7.050)	207.499	(63.068)	144.431
Impianti e macchinario	1.342.418	(783.567)	558.851	121.594	(13.617)	13.540	(93.296)	1.450.395	(863.323)	587.072
Altri beni	10.566	(7.161)	3.405	3.662	(457)	440	(1.042)	13.771	(7.763)	6.008
Immob.ni in corso ed acconti	259.960	0	259.960	147.624	(153.441)	0	0	254.143	0	254.143
<b>Totale</b>	<b>1.783.109</b>	<b>(846.769)</b>	<b>936.340</b>	<b>310.355</b>	<b>(167.656)</b>	<b>14.003</b>	<b>(101.388)</b>	<b>1.925.808</b>	<b>(934.154)</b>	<b>991.654</b>



**Allegato n. 3**  
(in migliaia di Euro)

**VITROCISSET SISTEMI S.R.L.**

**SITUAZIONE PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 2006**

<b>ATTIVO</b>	<b>Importi</b>
<b>Immobilizzazioni</b>	
Immobilizzazioni immateriali	579
Immobilizzazioni materiali	226
Immobilizzazioni finanziarie	22.896 *
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>23.701</b>
<b>Attivo circolante</b>	
Rimanenze	1.482
Crediti	8.614
Disponibilità liquide	1.513
<b>Totale attivo circolante</b>	<b>11.609</b>
Ratei e risconti	15
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>35.325</b>
<b>PASSIVO</b>	<b>Importi</b>
Patrimonio Netto	1.436
Trattamento di fine rapporto	23.086
Debiti	10.550
Ratei e risconti	253
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>35.325</b>

\* La voce è relativa al finanziamento fruttifero di interessi, a favore della Vitrociset Sistemi S.r.l., al tasso Euribor a 3 mesi base 360 maggiorato di uno spread di 5 b.p., concesso alla Società venditrice Vitrociset S.p.A. pari all'ammontare del T.F.R. conferito in data 31 ottobre 2006 e rimborsabile in unica soluzione a 15 anni e/o con rimborsi anticipati su semplice richiesta qualora i dipendenti cessassero il rapporto di lavoro.

Allegato n. 4  
(in migliaia di Euro)

**PROSPETTO IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE**

Tipologia delle differenze temporanee	SALDO INIZIALE		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO		SALDO FINALE	
	Differenze temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte	Differenze temporanee	Imposte
<b>CON IMPUTAZIONE A CONTO ECONOMICO</b>						
a) Differenze che originano attività per imposte anticipate						
Fondi tassati (*)	28.225	9.313	(5.994)	(1.978)	22.231	7.335
Svalutazione rimanenze (**)	5.160	1.922	(156)	(33)	5.004	1.889
Altri (**)	280	96	407	151	687	247
<b>Totale</b>	<b>33.665</b>	<b>11.331</b>	<b>(5.743)</b>	<b>(1.860)</b>	<b>27.922</b>	<b>9.471</b>
b) Differenze che originano passività per imposte differite						
Contributi in c/capitale (**)	10.743	(4.002)	(10.743)	4.002	0	0
Plusvalenze tassate (**)	1.421	(529)	(554)	202	867	(327)
Altri (**)	0	0	463	(153)	463	(153)
<b>Totale</b>	<b>12.164</b>	<b>(4.531)</b>	<b>(10.834)</b>	<b>4.051</b>	<b>1.330</b>	<b>(480)</b>

(\*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES 33%

(\*\*) Calcolate sulla base dell'aliquota IRES ed IRAP per un totale di 37,75%

**Allegato n. 5**  
(in migliaia di Euro)

**Movimentazione del Patrimonio Netto**

Natura/descrizione	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve				Utili/(perdite) a nuovo	Utile/(Perdita) dell'esercizio	Totale
			Riserva ex lege 292/93	Riserva straordinaria	Riserva contributi c/capitale	Riserva per utili a nuovo			
<b>Consistenza al 31/12/2003</b>	1.121.744	0	9.189	226	51.816	0	23.630	1.206.605	
Destinazione del risultato dell'esercizio									
- Attribuzione di dividendi		1.181				22.449	(23.630)	0	
- Altre destinazioni									
Altre variazioni									
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe								(22.449)	
Risultato dell'esercizio							27.090	27.090	
<b>Consistenza al 31/12/2004</b>	1.121.744	1.181	9.189	226	51.816	0	27.090	1.211.246	
Destinazione del risultato dell'esercizio									
- Attribuzione di dividendi		1.355		735			(27.090)	0	
- Altre destinazioni									
Altre variazioni									
- Distribuzione azionista								(25.000)	
Risultato dell'esercizio							24.009	24.009	
<b>Consistenza al 31/12/2005</b>	1.121.744	2.536	9.189	961	51.816	0	24.009	1.210.255	
Destinazione del risultato dell'esercizio									
- Attribuzione di dividendi		1.200					(24.009)	0	
- Altre destinazioni									
Altre variazioni									
- Destinazione fondo stabilizzazione tariffe								(22.809)	
Risultato del periodo							32.705	32.705	
<b>Consistenza al 31/12/2006</b>	1.121.744	3.736	9.189	961	51.816	0	32.705	1.220.151	

**Allegato n. 6**  
(in migliaia di Euro)

**ANALISI DELLE RISERVE**

<b>Riserve</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Importo</b>	<b>Possibile utilizzazione</b>
Riserva legale	Utile	3.736	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
<b>Totale riserve di capitale</b>		<b>61.966</b>	
<b>Totale riserve di Utile</b>		<b>3.736</b>	

A: Aumento capitale sociale; B: Copertura perdite; C: Distribuzione ai soci

**Glossario**

<b>Acronimo</b>	<b>Descrizione</b>
ACC	Area Control Center
AIRNAS	Air Navigation & Airport Sistem
AMI	Aeronautica Militare Italiana
AOIS	Aeronautical Operational Information System
ASI	Agenzia Spaziale Italiana
ATC	Air Traffic Control
ATCM	Air Traffic flow and Capacity Management
ATFM	Air traffic flow management
ATS	Air Traffic Services
CAAV	Centro Assistenza al Volo
CIITI	Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq
CISM	Critical incident stress management
CTA	Controllore del Traffico Aereo
CUT	Coefficiente Unitario Tariffazione
ECAC	European Civil Aviation Conference
EGNOS	European Geostationary navigation Overlay System
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ESA	Agenzia Spaziale Europea
ESARR	Eurocontrol Safety Regulatory Requirements
ESSP	European Satellite Services Provider
GNSS	Global Navigation Satellite System
IATA	International Air Transport Association
IFRS	International Financial Reporting Stardars (IFRS)
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
MFJ	Mediterranean Free Flight
OIC	Organismo Italiano di Contabilità
PON	Programma Operativo Nazionale Settore Trasporti
SES	Single European Sky
SICTA	Sistemi innovativi controllo traffico aereo
STCA	Short Term Conflict Alert
TFR	Trattamento di Fine Rapporto
TFS	Trattamento di Fine Servizio
TMA	Terminal control area
TOKAI	Tool Kit for ATM Occurrence Investigation
UDS	Unità di Servizio

PAGINA BIANCA

RELAZIONE  
DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA



ENAV S.p.A.

Via Salaria, 716 - 00138 Roma

Capitale sociale € 1.121.744.385,00 I.V.

Reg. Imp. Roma – C.F. e CCLAA 97016000586 – REA 965162

Società con Socio unico

**Relazione del Collegio Sindacale**

**al bilancio chiuso al 31 dicembre 2006**

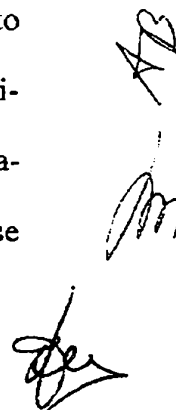
All'Assemblea dei Soci della Società ENAV S.p.A..

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2006 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;



- 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-



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 2006.

La responsabilità della redazione del bilancio d'esercizio 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. 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

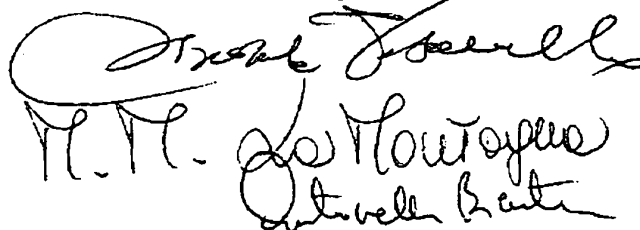
Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The initials appear to be 'AS' at the top, followed by a large, stylized signature.

in data 7 marzo 2006.

4. A nostro giudizio, il bilancio di esercizio della ENAV S.p.A. al 31 dicembre 2006 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.

Roma, 3 aprile 2007

Il Collegio Sindacale



M.M. De Moriggio  
Antonio Banti